Ontario
Highway
Transport
Board

ANNUAL REPORT 1990

Annual Report
Of
Ontario Highway Transport Board

for the year ending December 31, 1990

Ce document est aussi disponible en français

To: The Honourable Lincoln Alexander, P.C., K. St. J., Q.C.,
B.A. Lieutenant-Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1990.

Respectfully submitted,

Ed Philip,
Minister.

To: The Honourable Ed Philip, Minister of Transportation

Sir: I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1990.

Respectfully submitted,

B. E. Smith,
Chairman.

TABLE OF CONTENTS

List of Members	1
Chairman's Message	3
Description of Board's Functions	5
Application Summaries	6
Petitions to Cabinet	21
Appendix "A" - Board Structure	22
Appendix "B" - Breakdown of Revenue	23
Appendix "C" - Financial Data	24
Appendix "D-1" - Applications Received	25
Appendix "D-1" - Continued	26
Appendix "D-2" - Applications Processed	27
Appendix "D-3" - Applications Heard	28
Appendix "D-3" - Continued	29
Appendix "D-3" - Continued	30
Appendix "E" - Graphics (1, 2)	31
Appendix "F" - Legend	33

The Ontario Highway Transport Board in accordance with Section 29 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O., 1980, Chapter 338 submits its thirty-fifth Annual Report upon its affairs to the Honourable Ed Philip, the Minister of Transportation, for the calendar year 1990.

MEMBERS OF THE BOARD		DATE FIRST APPOINTED
B. E. Smith	Chairman	March 10, 1986
J. E. Magee	Vice Chairman	April 2, 1986
E. J. Canning	Vice Chairman	July 27, 1989
G. R. Samis	Member	March 17, 1986
E. R. Skelcher	Member	February 14, 1987

MESSAGE FROM THE CHAIRMAN

Following the enactment of the Truck Transportation Act, the program of restructuring the Board's operations and altering the licensing procedures for extra-provincial truck undertakings continued in the year 1990. The workload at the Board has stabilized in substantial compliance with our predictions of a year ago.

From the statistical data provided in this report, the reader will note that just over four hundred applications were processed, and 135 public hearings were held. Of this total, fewer than 40 related to truck applications and these resulted in only nine public interest hearings. It is evident that very little activity is now being focused on the public interest test, and as a result, the Board, during the past year, explored its future role in both truck and motor vehicle regulatory matters.

The Board continues to take an active part in the Canadian Council of Motor Transport Administrators, which is a national body made up of transport regulators from all provinces, the territories and the federal government.

In 1990, the Board examined its application procedures for public vehicle operating licences. Working with the Ontario Motor Coach Association, the School Bus Operators' Association of Ontario and the Canadian Transport Lawyers' Association, new procedures were developed for public vehicle operating authorities. The purpose of these new procedures is to promote an early exchange of all relevant information among the parties so that unnecessary public hearings may be avoided or where a public hearing is held, its focus will be on the issues in dispute. It is anticipated that the new procedures will be effective early in 1991.

B. E. Smith,
Chairman.

DESCRIPTION OF BOARD'S FUNCTIONS

The Board is constituted by virtue of, and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act. It acts as a quasi judicial body and conducts public hearings with respect to applications for operating licences for local and extra-provincial truck and bus undertakings under the Truck Transportation Act, 1988, the Public Vehicles Act, and the Motor Vehicle Transport Act, 1987. Certain provisions of the Public Commercial Vehicles Act still applied up to July 31, 1990.

Bus Transportation

Under the Public Vehicles Act and Part I of the Motor Vehicle Transport Act, 1987, the Board on applications brought before it, certifies to the Minister of Transportation whether public necessity and convenience warrant the issuance of operating licences for local and extra-provincial bus undertakings.

Truck Transportation

The Board determines on the basis of written submissions from interested persons, whether there is a need to hold a public interest hearing with respect to applications for licensing authority for local and extra-provincial movement of goods. If there is a public hearing need, it holds the public interest hearing to determine whether or not the undertaking proposed would likely be detrimental to the public interest.

APPLICATION SUMMARIES

The following summaries of applications determined by the Board in the 1990 calendar year represent some examples of the type of matters handled by the Board. These summaries should not be taken as the official Board determination on any matter. For that, reference should be made to the Board's complete decisions which may be requested from its offices.

A. BUS APPLICATION SUMMARIES

1. (a) *The Corporation of the City of Brampton* — File # 32916-D
   Brampton, Ontario

   (b) *The Corporation of the Town of Vaughan* — File # 32916-D
   Maple, Ontario

These two applications are significant as they mark the first time a Municipal Corporation has applied for a joint through-bus service in conjunction with another Municipal Corporation.

The Town of Vaughan and the City of Brampton applied for public vehicle licences, for the transportation of passengers between Brampton, Vaughan and Metropolitan Toronto for the purpose of providing a joint through bus service between Brampton and the Finch Subway Station in Metropolitan Toronto via Highway No. 7.

Incorporated into the application were two provisos. The first being that the above authority shall be operated only while a signed agreement relative to this service is in full force and effect between the two municipalities and on file with the Ontario Highway Transport Board. The second proviso states that charter trips be prohibited.

Both applications were opposed by the Ontario Motor Coach Association (O.M.C.A.) and Penetang Midland Coach Lines Ltd. The concern of the O.M.C.A. was a policy-based one, namely that publicly subsidized municipal transit operators should not be allowed to compete with the private sector unless the proposed services have been tendered first to the private sector.

Eventually both respondents withdrew. In the final result the Board granted both applications as set out above.

2. *Trentway-Wagar Inc.* — File # 14198-B5
   Peterborough, Ontario

This application under the Public Vehicles Act was brought by Trentway-Wagar Inc. in anticipation of the discontinuance of VIA Rail service in the Havelock-Peterborough-Toronto corridor scheduled for January 15, 1990.

The terms of the application were-

> "for the transportation of passengers and express freight between the City of Peterborough and the GO Station located in the Town of Whitby via King's Highways 401 and 115.
>
> PROVIDED that all passengers originate at or be destined to the GO Station in the Town of Whitby."

The applicant has been based in Peterborough for many years and is a well established diversified passenger transportation carrier. The sole respondent to this application, Voyageur Colonial Limited is a major operator of scheduled route services in Ontario. Peterborough is a major point on its route between Toronto-Ottawa and Toronto-Pembroke.

Trentway-Wagar views the termination of rail passenger service between Peterborough and Toronto as an opportune time to establish an intermodal bus/rail link whereby passengers could travel between Peterborough and Whitby GO station by bus to connect

with GO rail service between Whitby and Toronto. In their view, the dislocated VIA passengers would form the nucleus of the potential market. They believe there is a potential market of 240 passengers a day on week-days. On the other hand, Voyageur Colonial anticipates only attracting about 9 additional passengers on weekdays based upon their assumption that only 30% of the current VIA passengers will consider using bus service as an alternative.

Both parties agreed and the Board was of the opinion that there would be increased public need for transportation service linking Peterborough and Toronto upon the discontinuance of the VIA rail service. The Board was of the view that many passengers of the rail service would prefer to continue to travel by train for a portion of their trip.

Further the Board believed the availability of a new intermodal transportation link may provide the incentive for persons currently driving to the Whitby GO Station or to Toronto to use public transportation instead.

The Board did not view the applicant's proposal as a duplication of the Peterborough-Toronto express bus service offered by the respondent, but as an alternative intermodal transportation link which they believed complied with the guidelines contained in the provincial Order-in-Council issued under date of November 3, 1989.

Since the volume of new traffic which may be generated is unknown and the two operators hold widely divergent views on this part, the Board decided to issue a temporary licence to the applicant for one year in order that service requirements of the public may be ascertained.

3. *Palangio Enterprises (1982) Limited* File # 35907-M(T)
North Bay, Ontario

A temporary application was brought by Palangio Enterprises (1982) Limited for a public vehicle operating licence to provide a scheduled service:

> For the transportation of passengers, baggage and express freight between:
>
> Route 1: the City of Timmins, the Town of Kirkland Lake and the City of North Bay.
>
> Route 2: the City of North Bay and the Municipality of Metropolitan Toronto.
>
> PROVIDED that there be no pick-up or discharge of passengers along Route 2 at any point south of the City of North Bay and north of the northern boundary of the Regional Municipality of York; and
>
> PROVIDED FURTHER that the temporary public vehicle operating licence not include charter privileges.

In considering any application for a public vehicle operating licence, whether temporary or permanent, the Board must be satisfied that public necessity and convenience warrants the issue of a licence as required by the Public Vehicles Act, R.S.O. 1980, Section 6.

In dealing with applications for non-permanent authority,

> Board policy is that it will issue a non-permanent operating authority if it is satisfied that it has received a request to meet an urgent need to provide a service that no currently licensed carrier is able to provide.

This temporary application was opposed by The Ontario Northland Transportation Commission, Gray Coach Lines Limited, Voyageur Colonial Limited and Voyageur Inc.

Counsel for the applicant urged the Board to accept the proposition that cancellation of the overnight train between Timmins and Toronto is sufficient proof of both public necessity and convenience and of an urgent need to be met.

The Board received no evidence which convinced it that passengers who previously used the overnight train are prepared to use an overnight bus as an alternative mode. Furthermore, the Board panel was not of the opinion that there exists an urgent need which is not currently being satisfied by alternative travel modes.

The temporary application was denied and the application for a permanent operating licence was subsequently withdrawn.

4. *Aerocar Quebec Limitee* File # 44158
Saint Laurent, Quebec # 44158-A

Aerocar Quebec Limitee applied for extra-provincial authorities for (a) a line run authority for airline passengers between the Ottawa-Carleton Region and Mirabel Airport in the Province of Quebec and (b) for charter authority from points in Quebec to points in Ontario.

The applications were heard in Ottawa concurrently by the Ontario Highway Transport Board and by la Commission des Transport du Quebec which had a complementary application.

The Board concluded that an experienced airport carrier, using an aggressive marketing strategy, would be able to achieve a significant measure of success in attracting patronage from those persons now using the private automobile for ground transportation to Mirabel Airport.

The applicant intends to use luxury vans to transport passengers to a central point. From there, a luxury class motorcoach would be used to and from Mirabel operating on a pre-determined schedule. Aerocar demonstrated that there is sufficient need for the specialized service it offers and that it is experienced in ground transportation at airports. Door to door service is available. The price and comfort are comparable to the private automobile. The public vehicles will be equipped with air condition systems, entertainment amenities such as stereo music and video programming and cel-lular telephones. All of which presents a relaxed atmosphere to the passengers.

The Board heard convincing evidence about the increased usage of Mirabel Airport over the past several years. Also economic and population growth is occurring within the Ottawa Region which will tend to increase the demand for ground transportation service.

Voyageur Colonial Limited ("VCL"), one of the respondents is a line-haul carrier but did not demonstrate the same interest in marketing the airport service that Aerocar has shown.

Initially Transport Canada suggested that it would be better to have one transportation company provide all ground transportation at Mirabel. Later, Transport Canada representatives indicated that because of the specialized nature of the Aerocar proposal, there was need to have both carriers working independently at Mirabel.

The Board concluded that public necessity and convenience warranted the issue of an authority to provide a line run service between the Ottawa-Carleton Region on the one hand and Mirabel Airport on the other, restricted to the specialized service described in the applicant's evidence.

With respect to charter rights, it is a general proposition, that charter rights flow automatically from all points served on a line-run unless the respondents demonstrate that public necessity and convenience warrant otherwise.

The specialized airport ground transportation service is designed to cater to a particular clientele who are airline patrons using Mirabel Airport. With specialized services, public necessity and convenience must be demonstrated in order to warrant the issuance of the charter authority. The Board was satisfied from the evidence submitted that the only need is for charter services originating at Mirabel Airport destined to points in Ontario. There was insufficient evidence presented to support the granting of charter rights from the Ottawa-Carleton Region.

5. *Bernard Beauchamp* File # 44254
Anjou, Quebec

The applicant, Bernard Beauchamp operating as-"Aerobahn" filed for an extra-provincial operating licence for the transportation of passengers for British Airways (B.A.) between the City of Ottawa in the Province of Ontario and Mirabel International Airport in the Province of Quebec restricted to two vehicles and one round trip per day.

The proposed service prohibits the pick-up or discharge of passengers between Ottawa and Mirabel and no authority is being sought under this application for charter trips.

The proposed service would be tailored precisely to the B.A. schedule and in the event of any delays, the bus transportation schedule would be adjusted accordingly. A one year trial period was agreed upon whereby Mr. Beauchamp would provide a minimum of two, 22 passenger Class "A" coaches painted in B.A. colours and equipped with video cassette recorders, cellular phones and a refreshment service. The exclusive nature of the service was a key feature.

Paul Benoit, the Marketing Manager for Transport Canada at Mirabel did not support the application. He preferred the establishment of a comprehensive ground transportation system using the broader service offered by public carriers.

In the Board's view this application represents in effect a one year trial marketing program designed to increase B.A.'s market share in the overseas business, and it is not prompted by any identified public transportation need. The evidence presented failed to establish that the Aerocar and Voyageur Colonial Limited existing scheduled services were inadequate to meet the public need and convenience relating to ground transportation between the Ottawa Region and Mirabel Airport.

The Board was not satisfied that public necessity and convenience warranted the issue of a licence and the application was denied.

6. *Science North* File # 44207-A
Sudbury, Ontario

Science North, a provincial agency sought authority to use its one and only 29 passenger bus for one day Spring and Fall nature trips from its Sudbury centre to points within northern Ontario.

Two respondents opposed the application. One of the respondents, the Ontario Motor Coach Association suggested that a crown agency has a competitive advantage over the private carrier. The advantage in this case is the agency's ability to use government funds to finance the equipment purchase at an interest rate lower than the current bank prime rate. Northway Bus Lines, the second respondent, was concerned about the economic impact on its operations.

The determination of this matter turns on the evaluation of competing provincial policies and interests. On the one hand public necessity and convenience is designed to encourage the efficient use of capital, equipment and manpower resources, while at the same time, public interest demands that sufficient concern be given to the economic

impact on licensed carriers. Added to this evaluation are the philosophical considerations pertaining to the extent to which government agencies should be allowed to operate charter bus services.

The result of this evaluation led the Board to conclude that an authority should be granted, but restricted as far as practicable to the specific needs of Science North. It was noted that government policy does not specifically prohibit the operation of charter trips by a government agency. With this application more efficient use would be made of existing equipment.

It was concluded from the evidence submitted that the advantages supporting the application such as more efficient utilization of equipment outweighed whatever modest economic impact might be experienced by the private operator.

The application was granted for the transportation of passengers on a chartered trip for educational or recreational purposes restricted to one public vehicle. In addition at least 50% of the passengers on any trip must be members in good standing of Science North.

7. *772314 Ontario Inc.* File # 44368-A
o/a Sookram Bus Lines
Azilda, Ontario

The primary purpose of the application of 772314 Ontario Inc., (hereinafter referred to as "Sookram") was to remove a restriction prohibiting charter trips from the City of Sudbury.

Seven public witnesses appeared in support of the application. These witnesses indicated that Sookram is able to provide a higher level of service than the respondents offer and charges a lower scale of rates.

The Board noted with considerable concern, that the evidence of a majority of the public witnesses relative to charters was based upon use of the applicant in illegal movements. The applicant admitted originating charters specifically restricted in his public licence. The Board indicated it could not condone anyone placing themselves above the law, especially when the motivation for such action appears to be based solely upon economic benefit to the individual who makes the decision.

Based upon the evidence received the Board was of the opinion that public necessity and convenience warranted the granting of additional charter authority for the City of Sudbury. Nevertheless the Board panel was reluctant to grant a new authority to a licensee who deliberately flaunted federal and provincial laws governing the transportation of passengers. It ruled that the applicant should have the opportunity to demonstrate that he is prepared to operate within the framework of the law. As a result it decided to issue a public vehicle charter authority for the City of Sudbury effective September lst, 1991 providing that the applicant report to the Board on July 1, 1991 demonstrating that it is operating within the terms of its licence.

8. *Alexander Coach Lines Inc.* File # 44213
Welland, Ontario # 44213-A

Alexander Coach Lines Inc., filed two applications for public vehicle licences to transport passengers on a chartered trip from the Regional Municipality of Niagara.

When considering applications for the operation of public vehicles, the Board must be satisfied that the applicant meets the fitness requirements and that public necessity and convenience warrant the granting of an operating authority. The fitness of the applicant, in the Board's view, is a requirement which must be addressed prior to any consideration of public need or convenience.

The standard of fitness to hold a public vehicle operating licence is established by Section ll of the Public Vehicles Act, R.S.O. 1980, Chapter 425. The provisions of the Act examine the past conduct of the applicant with respect to the operation of the transportation service and the applicant's ability to meet its provincial responsibilities and continue to provide the service.

These considerations were appropriate in the matter before the Board.

The applicant corporation has not previously been licensed as a public vehicle operator. However the sole shareholder, Jerome J. Alexander, has an extensive background in a variety of enterprises, including transportation. Evidence adduced at the hearing reveals a history of instability and financial mismanagement in many of these undertakings. Several businesses were sold when the debt load became unmanageable. The applicant corporation had debts which exceeded capital invested by over 300% at the end of its last fiscal year and the taxi company the sole enterpise still operated by Mr. Alexander, showed an even poorer situation. In view of these circumstances the Board was of the opinion that the applicant is financially incapable of providing the transportation service proposed.

The applicant has continued since mid 1988 to operate a coach charter service although it was not the holder of a public vehicle or extra-provincial licence. The Board was greatly concerned with evidence filed with it during the hearing which shows that between September 15 and October 17, 1989 the applicant operated a motor coach in charter service without insurance coverage in place to protect the passengers and general public. Such irresponsible action is a violation of Section 17 of the Public Vehicles Act and is sufficient grounds to disqualify the applicant from holding a public vehicle operating licence.

As a result of the foregoing the Board declared that the applicant failed to meet the fitness requirements stipulated in the aforementioned Section 11 of the Public Vehicles Act. Accordingly both applications were denied.

9. *Dagenais Farm Limited* File # 36465-E
Kapuskasing, Ontario

Dagenais Farm Limited ("Dagenais") a school bus and highway coach operator of long standing located in Kapuskasing applied for an authority to provide a charter service from all points in the District of Cochrane, and in particular the City of Timmins.

Evidence in support of the application was provided by representative organizations that have used Dagenais for trips mainly to the Province of Quebec and to the United States of America.

The evidence submitted by the representatives of two respondents, Dalton Bus Lines Limited and Schumacker Bus Lines Limited, two public vehicle operators of long standing in Timmins and authorized to take charters from Timmins, was that there was insufficient demand to warrant the purchase of highway coach equipment.

The Ontario Northland Transportation Commission ("O.N.T.C.") provides a charter service from all points in the District of Cochrane. The representative of the O.N.T.C. emphasized the importance of charter revenues to the O.N.T.C. and stated that the Timmins area had experienced relatively little population growth in recent years.

The Board upon reviewing the evidence tendered found that the majority of the charter trips from Timmins were to points outside Ontario, a service which Dagenais is currently licensed to provide. The evidence failed to warrant the issue of a Certificate to authorize an additional public vehicle operator to provide intra- provincial charter service from Timmins. However the Board was satisfied that supporting evidence was sufficient to

warrant the issue of a certificate to provide a charter service from the Towns of Cochrane and Iroquois Falls.

10. *Village of Brussels* File # 44318
Brussels, Ontario

The Village of Brussels applied for a public vehicle operating licence for the transportation of passengers by a school bus on a chartered trip from the Village of Brussels.

The Village of Brussels became involved in bus transportation in 1983 when one of its citizens, donated a school bus to the Village to transport minor hockey and church groups etc. based in Brussels on a non-compensatory basis.

At the public hearing, the clerk-treasurer of the Village testified that the Village although the applicant of record, does not exercise any management control over the operations of the bus or its drivers.

A "Bus Committee" which consists of a few residents is supposed to report to the recreation committee which is composed of representatives from the Village of Brussels, and the Townships of Morris and Grey. However, there are no annual or financial reports or anything of the sort. Nor could the clerk-treasurer provide the Board with information on operating costs or how the tariff of tolls was calculated.

The Board is of the view that there is a threshold requirement which must be met, prior to any consideration of public necessity and convenience, and that is the fitness of the applicant.

The Board concluded there were too many unanswered questions about who is really in control, including safety, maintenance and viability to be able to conclude that the requirements of the legislation had been met. The application was denied.

11 *736215 Ontario Limited* File # 44258-A
Peterborough,Ontario

736215 Ontario Limited, operating as Century Airline Service ("Century") seeks authority to provide a public vehicle service between the Lester B. Pearson International Airport and hotels adjacent to the airport on the one hand and points in the Counties of Peterborough and Victoria on the other hand, and to provide a charter service (restricted to public vehicles having a maximum capacity of 15 passengers) from points in the Counties of Peterborough and Victoria. Prior to the hearing the application was amended by adding a restriction against charter privileges from Metropolitan Toronto and Mississauga.

The Majority of public evidence was tendered through representatives of Travel Agencies located in Peterborough and Lindsay. The testimony supported the need for an expanded transportation service from the Counties of Peterborough and Victoria which included a charter service with 15 passenger public vehicles equipped with upholstered seats (rather than school bus equipment with hard seats) for small groups to attend various sporting, theatrical and social events in the Metropolitan Toronto area and points in and adjacent to the Counties of Peterborough and Victoria.

The Board was satisfied that public necessity and convenience warranted the issue of a certificate in the amended terms. However, the Board was concerned with the allegations made by the respondent, with respect to the fitness of the shareholders of the applicant corporation. The two shareholders of Century, Mr. and Mrs. Reil have experienced financial difficulties as a result of the failure of an unrelated business. However, a review of an interim financial statement of Century indicates that the applicant corporation has been profitable for the first nine months of its current year.

The Board was satisfied from the evidence that Century is well managed.

The financial difficulty being experienced by the shareholders of the applicant is of concern to the Board because it could impact the fitness of the applicant. However since the applicant appears to be conducting itself in a responsible manner, the Board issued a temporary operating licence in the amended terms which shall expire on September 30, 1991 unless prior to that date the term has been extended by the Board upon application filed after June 1st, 1991. At that time a financial review would be conducted by the Board of the applicant. The Board must be satisfied by the shareholders of the applicant that their personal financial affairs have been resolved. If the Board is not satisfied that the applicant and its shareholders are financially viable the Board may deny the application or extend the temporary operating licence.

12. *Have Bus Will Travel Inc.* File # 35351-G
Pefferlaw, Ontario # 35351-H

The purpose of these applications of Have Bus Will Travel Inc. (HBWT) is to delete the restriction in their existing extra-provincial and public vehicle operating licences which permits the use of Class "A" and Class "B" public vehicles only, in order to allow the applicant to use a specific new vehicle which qualifies as a Class "D" public vehicle under Regulation 888 of the Public Vehicles Act.

HBWT identified a need for a specialty luxury-type transportation service required by some funeral directors. The vehicle for which they are seeking authority is designed to accommodate a casket, floral tributes and mourners, thus reducing the need for the traditional funeral procession to the cemetery. At other times the same vehicle may be utilized as a VIP coach with a maximum seating capacity of fourteen persons.

The Board heard evidence from public witnesses in support of the above uses. Since the respondents' concern was not directed toward public necessity and convenience considerations, the Board issued Certificates authorizing the use of the specialty vehicle applied for herein.

The respondents' concern, focused upon the applicant's method of operation, particularly with respect to the use of an owner/operator. It was determined at the hearing that the applicant had entered into a lease agreement with Peter Hilliard the owner/operator of a 1977 MCI coach designed for VIP service for up to sixteen passengers. Under the agreement Mr. Hilliard receives 92 1/2 percent of the gross revenues earned by his equipment which is either driven by himself or another driver approved by the applicant. In addition to driving, the owner/operator also owns a business operating under the trade name "Executive Coach Services" (E.C.S) which markets tours to the Niagara Falls area. The tour package is sold to individuals, primarily tourists at several hotels in the Toronto area. The transportation portion of the package is operated by chartering his own vehicle back from the HBWT. The respondent argues that this arrangement constitutes leasing of the applicant's operating authority.

The use of owner/operators in the bus industry is relatively new. Agreements usually require the owner/operator to provide a vehicle, driver, maintenance, insurance and most direct operating costs while the licensee provides administrative, marketing, dispatch, billing, collection and other similar services. The issue the Board must address is the point at which an owner/operator agreement becomes an agreement to lease the licensee's operating authority.

The Board has explored thoroughly the issue of leasing operating authorities in the trucking industry. The Board concluded that operating licences cannot be leased at the whim of the licence

holder since the Certificate of public necessity and convenience issued by the Board and upon which the licence is based, is personal to the applicant. Further, it is the degree of control and responsibility which the licensee exercises over the operations which determines whether or not the operating authority is being leased.

The critical concern is that the licensee remains responsible for and liable for the operations being managed. Thus it is the licensee's officers who must make the appropriate decisions relative to strategic planning, capital expenditures and financing for the transportation service and the licensee's financial accounts should show the results of the operations of the service.

The owner/operator's remuneration may be based upon a percentage of the revenue or a share of the profits, derived from the operation. If a relatively small percentage of the revenues flow to the licensee this might be viewed as a leasing fee for the use of the public vehicle operating licence.

In the present case, the owner/operator employed by the applicant licensee is also the manager of the tour marketing operations through his company (ECS). The tours to Niagara Falls are sold on an individual basis by ECS which then charters the bus owned by their principal Mr. Hilliard to operate the tour. The revenues from the individual fares are retained by Hilliard (through ECS) and he also retains 92 1/2 percent of the charter revenues.

The Board concluded that insofar as the Niagara Falls tour operation is concerned the owner/operator is assuming greater control over and responsibility for this activity than is usually required in an owner/operator Agreement. The advertising and marketing of these tours are carried out in the trade name of the owner/operator manager. As a result the public is led to believe that the licensee is not controlling nor assuming responsibility for these tours which are conducted under its operating authority.

The Board is of the opinion that the licensee must be (and must be seen to be) responsible for and in full control of the operations conducted under its operating licences. This can be done by the applicant advertising the Niagara Falls tours in its own name and by accepting full responsibility for and exercising control over this part of its business activities. The Board required that the applicant demonstrate that it has corrected the problem within 90 days of the date of the Reasons given in this case.

The Board was satisfied that the applicant had not deliberately attempted to circumvent the spirit and intent of the Public Vehicles Act.

13. *William Purdy* File # 44285
Chapleau, Ontario

The application of William Purdy for a Public Vehicle Operating Licence is in two parts. Part one is for the carriage of employees (train crews) for CP Rail between Chapleau, White River and Cartier. The second part is for the carriage of passengers on a chartered trip from the Township of Chapleau. Both parts of the application are restricted to Class "D" public vehicles as defined in the Regulations under the Public Vehicles Act, having a maximum seating capacity of fifteen passengers.

The evidence centred on the need for an additional carrier to fill a void created by the discontinuance of the daily VIA Rail service between Chapleau, White River and Cartier, previously used to deadhead train crews between the aforesaid communities.

The main evidence supporting the charter authority focused on the need for more competition. There was only one locally based carrier,

(Bourgeault) in Chapleau licensed and providing a charter service. Evidence was submitted that indicated the need for a carrier to supply a service for social functions in the area such as golf tournaments, New Year's eve dances and the transportation of baseball, hockey and weight lifting teams to Timmins, Sudbury and Sault Ste. Marie.

The Board was satisfied that public necessity and convenience warrants the issue of a public vehicle operating licence for charter authority as well as an additional carrier to provide the transportation requirements of CP Rail.

The Board did have some reservations concerning the ability of Mr. Purdy to properly manage the financial responsibilities of his business. The Board concluded that Mr. Purdy had a tendency to make decisions without sufficient research. As a result of this concern the Board issued a Certificate for a temporary authority for one year expiring April 30, 1991. At that time the operating licence may be extended upon application to the Board at any time after December 31st, 1990. The applicant shall file a financial statement for the period ending December 31st, 1990 and monthly operations statements for the months of August, September, October and December, 1990. Failure to file an application to extend the authority or the financial statements requested will cause the temporary public vehicle operating licence to expire.

14. *778543 Ontario Inc.* File # 43494-J
"o/a Surprenant Service # 43494-J
D'Autobus"
Embrun, Ontario

The applicant 778543 Ontario Inc. ("Surprenant") brought two applications, one for an extra-provincial charter authority and the second for a public vehicle charter authority both from points in the County of Prescott-Russell for the Prescott-Russell County Roman Catholic Separate School Board.

At the commencement of the hearing, counsel for the applicant referred to the Board's Reasons for Decision in the applications of J & T Murphy Limited and the Elgie Bus Lines Limited where the existence of a valid contract for a transportation service between home and school with a School Board is the link between the carrier and School Board which establishes prima facie proof of public necessity and convenience to grant a public vehicle and extra-provincial operating licence for charters for the named School Board with certain conditions attached.

"Surprenant" is located in Embrun and commenced business in June 1988. The public evidence represented a cross section of the various organizations located in Embrun such as hockey teams, girl guides and boy scouts, senior citizens groups and service clubs. "Surprenant" operates four public vehicles of various seating capacities for the Prescott-Russell County Roman Catholic Separate School Board and hopes to expand its transportation business through charter operations for the same School Board.

One of the respondents, 417 Bus Lines Limited, ("417") based in Casselman, 20 kilometres distant from Embrun operates some thirty five public vehicles. The concern of "417" is that they are equipped with a wide selection of equipment and are of the opinion that there is no requirement for another carrier to provide a charter service for a very limited market.

The Board was satisfied that public necessity and convenience warrants the issue of a Certificate for a public vehicle operating licence for the transportation of passengers on a chartered trip from Embrun to points in Ontario east of and including the County of Hastings and the District of Nipissing. One condition was to be attached, that the licensee be restricted to the operation of two

school buses having a minimum seating capacity of 36 passengers exclusive of the driver, as defined in Section 151 (1) (c) of the Highway Traffic Act, R.S.O. 1980, Chapter 198.

The Board was also prepared to issued a Certificate granting an extra-provincial operating licence for the transportation of passengers on a chartered trip from Embrun to the Ontario/Quebec border crossings.

The Board was of the view that any impact on the respondent, "417" would be marginal since the applicant is strictly restricted to charters from Embrun only.

15. *Clubliner Coach Lines Inc.* File # 44249
Burlington, Ontario

The public vehicle application of Clubliner Coach Lines Inc. was originally filed as a Via Rail replacement application for the transportation of passengers and express freight between the Cities of Brantford, Burlington, Mississauga and the Municipality of Metropolitan Toronto. Subsequently it was modified and then substantially amended and as a result all of the ten respondents withdrew their opposition except the Canada Coach Lines Limited ("Canada Coach").

Clubliner Coach Lines Inc. ("Clubliner") is a new carrier based in Burlington owned by three individuals. All three have extensive business experience but only one has direct experience in the transportation industry.

"Clubliner" plans to establish an upgraded commuter service in European style using double decker coaches at a premium price. Each bus would be equipped with wide seats, washroom, VCR, AM/FM stereo, newspapers, fax machines, cellular phones, galley and hostess service. The seats would be available by reservation only.

The Board heard from ten public witnesses who adduced evidence in support of the application. The common theme was that they wanted an alternative to the Go Bus and the private automobile for commuting to Toronto and they were attracted to Clubliner's proposed upscale equipment and range of services. All testified that they were willing to pay a premium to be guaranteed a seat and the added comfort as well as a range of services offered.

The majority of the public witnesses supported the proposed line run. However the Board did hear some evidence for charters from the City of Burlington and the Town of Oakville.

The respondent, "Canada Coach" was concerned about the granting of charter rights at Burlington and Oakville where it enjoys charter authority. It was confirmed at the hearing by a representative from "Canada Coach" that the charter revenue derived from Burlington and Oakville, constitutes only about 3% of "Canada Coach" total revenues. No financial statement was offered as evidence by "Canada Coach" and no evidence tendered to demonstrate the need for cross subsidization of any line run.

The Board believes that the public evidence in support of the application was strong and convincing and certainly met the test of public necessity and convenience. Further there was demonstrated at the hearing a need for an alternative to the Go Bus and "Clubliner's" proposed service appears to respond to that need. As a result the Board granted a Certificate.

16. *Attridge Transportation Inc.* File # 44264
Waterdown, Ontario

Attridge Transportation Incorporated applied "For the transportation of passengers on a

chartered trip from points in the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth, the City of Burlington and the Town of Oakville."

The Board heard evidence of public necessity and convenience from eleven public witnesses, five of whom represented groups located in the Town of Flamborough. The essence of the evidence was that Attridge has been particularly capable in providing transportation services to individuals or groups whose members are disadvantaged and require assistance and/or understanding.

The respondents were particularly concerned with the applicant's level of fitness. They alleged it had repeatedly exceeded its authority over a period of years.

The Board was satisfied that the applicant was capable and had done an outstanding job of meeting the needs of the disadvantaged. It concluded that the applicant's service for charters should be granted from the Town of Flamborough and the City of Hamilton. However because the applicant had repeatedly ignored the requirements of the Public Vehicles Act, a certificate for a temporary public vehicle operating licence was issued. To obtain permanent authority, Attridge must after a period of months satisfy the Board that it is operating within the terms of its licence.

17. *900785 Ontario Limited* File # 44356-AZ
Toronto, Ontario # 44356-A1

The applicant, 900785 Ontario Limited entered into conditional Agreements dated June 15, 1990 with Gray Coach Lines Limited ("Gray Coach") resulting in the sale of some of the assets of the latter corporation including its motor vehicle operating authorities.

As part of these proceedings, an application was made for the transfer of shares of the capital stock of 900785 Ontario Limited which the Board found affected de facto control of the operations of the corporation.

By virtue of the Motor Vehicle Transport Act, 1987, the transfer of shares application and the proposed transfer of the operating licences are to be governed by provincial law. The procedures to be followed for transferring operating licences are to be found in the Public Vehicles Act, R.S.O. 1980, Chapter 425 and in particular Section 7 of that Act. It also sets out the Board's jurisdiction with respect to these transfers.

Section 7 requires the Minister's approval of the transfer of any operating licence. The Minister's approval can only be given after the Ontario Highway Transport Board ("The Board") reports to the Minister whether or not the public necessity and convenience served by the transportation service carried on under the licence would be prejudiced by the transfer. The interpretation of this provision represents the key issue raised by the remaining respondent in this proceeding.

The vendor in these transactions is Gray Coach which is owned by the Toronto Transit Commission ("TTC"). Gray Coach holds extensive operating licences in the Province of Ontario and an extra-provincial authority granted by the Interstate Commerce Commission in New York State of the United States of America.

Gray Coach has agreed to transfer certain assets to 900785 Ontario Limited which includes the goodwill of Gray Coach, real estate outside of Metropolitan Toronto, equipment and operating licences. Gray Coach owns all the issued shares of this numbered Company which has one director, a nominee and an officer of Gray Coach. With respect to the transfer of assets only the transfer of the operating licences requires approval of the Minister of Transportation. The transfer of the operating licences from Gray Coach to 900785 Ontario Limited is between related companies and no

predudice to public necessity and convenience with respect to the operations is identified.

Once the transfer of the operating licences to the numbered company is approved, all of its capital stock will be sold to a second numbered company 900617 Ontario Inc. Since the sale of the shares will affect the de facto control of the operations of the first number company (900785 Ontario Limited) and it is the holder of operating licences issued under the Public Vehicles Act, there is a deemed transfer of the operating licences requiring the Minister's approval. It is the second numbered Ontario company, (900617 Ontario Inc.) which is the ultimate purchaser and which will control the business operations formerly run by Gray Coach.

The transfer of the operating licences to the first numbered company (900785 Ontario Limited) and the deemed transfer of its operating licences by virtue of the transfer of shares and the capital stock to the second numbered company (900617 Ontario Inc.) requires the approval of the Minister under Section 7 of the Public Vehicles Act. On each transfer the Board is required to report on whether or not the public necessity and convenience served by the transportation service carried on under the licence will be prejudiced by the transfer of the licence.

Counsel for the respondent, PMCL argued that some of the routes and licences being transferred are inactive and because no transportation service in respect of those inactive licences or routes is being carried on the Board cannot report on the prejudice referred to in the legislation. Therefore the inactive licences and routes at least the ones which duplicates his client's service cannot be transferred. Counsel for the vendor and purchaser replied to this submission by suggesting that where there is no service there can be no prejudice and therefore any impediment to the transfer is removed. The Board was referred to its Reasons for Decision in Re: Thunderbird Motor Freight Lines Inc. as support for this proposition.

The Board took the view that there is nothing in the legislation that would preclude it from stating in its report to the Minister whether any inactive service is prejudicial or not to the public necessity and convenience. In the present case the Board was of the opinion that there will be no prejudice to PMCL in respect of the active or inactive transportation services.

The fitness of the purchaser and its ability to operate the bus service proposed is not in doubt. The Board examined the financial statements of Mr. Souter and his sister Anne Gloug (the key shareholders and officers of the purchasing corporation) filed confidentially in these proceedings. It concluded that the proposed undertaking is within the financial capability of the purchasers and further the Board was satisfied that the creditors of Gray Coach will not be prejudiced by this transaction. The purchasing company is to be managed by Mr. Souter and his sister Anne Gloug both of whom have adequate resources and a solid background in the bus transportation business.

The Board recommended that the Minister approve the transfer of all operating licences submitted for transfer with the application from Gray Coach to 900785 Ontario Limited and that the Minister further approve the deemed transfer of the same operating licences resulting from the transfer of the shares of the capital stock of 900785 Ontario Limited to 900617 Ontario Inc.

B. TRUCK APPLICATION SUMMARIES

18. *Coleman's Moving &* File # 012215388
Storage Ltd.
Oshawa, Ontario

This applicant applied for an operating licence under Parts II and III of the Motor Vehicle Transport Act, 1987 for the carriage of "GOODS" and of"NEW VEHICLES" between points in Ontario

and extra-provincially between such points and the Ontario/Quebec, Ontario/Manitoba and Ontario/U.S.A. Border Crossings.

The Registrar of Motor Vehicles advised the Board that the applicant was fit to hold a licence. Four respondents filed a request with the Registrar that the Board hold a hearing to conduct a public interest test. Submissions were also filed with the Board by certain respondents, which related solely to the "New Vehicles" portion of the application.

The applicant amended the application with respect to the "New Vehicles" to restrict itself to the use of not more than ten (10) furniture trailers having a maximum capacity of six (6) automobiles.

The Board recommended to the Registrar that the amended authority sought, be granted.

Submissions filed by the respondents indicated that they operate fleets of tractor/trailer combinations in which the trailer component is specifically designed for the transportation of wheeled vehicles. This is a unique sector of the transportation industry with a very limited number of shippers who contract their transportation requirements.

Taking into account the limited capacity of the applicant relative to the market sector served by the respondents, and the specialized trailers to be used, the Board was satisfied that no detrimental effect on the public interest was likely. The application was accordingly granted.

19. *Jones Transfer Company* File # 000564(X)
Monroe, Michigan
U.S.A.

This application styled as a Notice of Appeal was brought by McKinlay Transport Limited ("McKinlay") and Central Transport Inc. ("Central") under Section 16b of the Ontario Highway Transport Board Act, S.O. 1988, C. 63 and seeks the consent of the Board to appeal the Decision with reasons issued on July 5, 1990 on the application of Jones Transfer Company.

A brief chronology of this matter is as follows: By Decision dated August 8, 1989, the Board granted an application under the Motor Vehicle Transport Act, 1987, S.C. 1987, C. 35 for the carriage of goods between points in Ontario and the Ontario/U.S.A. border crossings for extra-provincial movement. The approval carried a restriction on the maximum number of vehicles to be operated during the next three years. The appellants McKinlay and Central were successful in having the matter reviewed. As a result a different panel of the Board reheard the matter and again granted the application in nearly the same terms as before with only a slight modification in the vehicle restrictions. It is this last Decision that is the subject of this Notice of Appeal.

The grounds of the appeal indicate that the presiding member of the Board was wrong in law and misapplied the provisions of the Federal Statement of Public Transportation Policy 1989 which involved consideration of those matters involving questions of likely detriment to the public interest.

Counsel on behalf of the appellants concentrated his argument on the Board's finding that a U.S. based carrier has a 15 to 20 percent cost advantage over one based in Canada in operating a "direct LTL"service. The Board used the expression "direct LTL" to mean a service involving more than one consignor or consignee or both without the use of terminal facilities.

In order to understand the real meaning of the Board's Decision of July 5, 1990 an examination of the entire Reasons for Decision is required. Near the end of the Reasons the Board indicated that it cannot deny "an application because it appears that the applicant will operate with a more cost-efficient

method and especially when one of the respondents, Central is using substantially the same method in some parts of its operation."

Taken as a whole, the Board's decision examines the segment of the trucking industry as it relates to the growth of "direct LTL" and concludes that the trend to this type of service has already begun including its effect on Canadian employment and the McKinlay operations. While the Board acknowledged that the Jones Transfer application would have some impact on the number of employees in Canada it was unable to arrive at any quantitative assessment of that impact.

The Board concluded that the "direct LTL" type of service was a more cost-efficient method of operating and in a competitive market, this efficiency would translate into lower transportation costs. Further the Board found no detriment to the public interest if the application was granted.

The Board reviewed the new impact on employment in all industry sectors as a trade off for lower transportation costs. Accordingly the consent of the Board to appeal the Decision of July 5, 1990 was denied.

20. *Central Transport, Inc.* File # 099528968
High Point, North Carolina
U.S.A.

Central Transport Inc., of High Point, North Carolina, applied for an operating licence under Part II of the Motor Vehicle Transport Act, 1987 for the carriage of goods in tank vehicles between points in Ontario and the Ontario/Quebec, Ontario/Manitoba and the Ontario/U.S.A. Border Crossings.

The only issue raised was the identical names of the applicant and the respondent company. Each are named Central Transport, Inc. Both have been incorporated in the United States of America and both provide truck transportation services as its principal area of business.

Duplication in corporate names is an issue relevant to the consideration of public interest. As a general policy, identical names in any licence system should be avoided. The Board however was not prepared to deny the authority on this ground alone but did believe that certain conditions should be attached to any authority that may be issued. The Board concluded that the parties themselves would likely be in the best position to reach a compromise solution.

The Board indicated it was prepared to grant an authority on an interim basis to allow the parties an opportunity to reach an agreement on administrative and operational structure which would allow the two companies to function in Ontario with a minimum of confusion.

In order to give some additional guidance to the parties as to the type of terms and conditions the Board was prepared to impose if a voluntary agreement was not reached, the Board might include conditions in the following areas:

1. requiring the applicant to register under the Corporation Information Act in a name for carrying on business in Ontario and to have that name placed on the Ministry of Transportation licensing records for business purposes;

2. requiring nameplates to be attached to the applicant's power, trailer or truck equipment when operating in Ontario;

3. giving further consideration to the logo to be used for identification on the equipment when operating in Ontario.

An interim authority was therefore granted.

PETITIONS TO CABINET

Section 22 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1980, Chapter 338 and amendments thereto, provides, "Upon the petition of any party or person interested, filed with the Clerk of the Executive Council within sixty days after the date of any order or decision of the Board, in respect of a matter arising under the Public Vehicles Act or the Public Commercial Vehicles Act, the Lieutenant Governor in Council may,

(a) confirm, vary or rescind the whole or any part of such order or decision; or

(b) require the Board to hold a new public hearing of the whole or any part of the application to the Board upon which such order or decision of the Board was made,

and the decision of the Board, after the public hearing ordered under clause (b), is not subject to petition under this section."

During the course of 1990, three petitions were filed with the Clerk of the Executive Council, and their disposition was as follows:

(i) The Board's original decision was confirmed:
1 petition

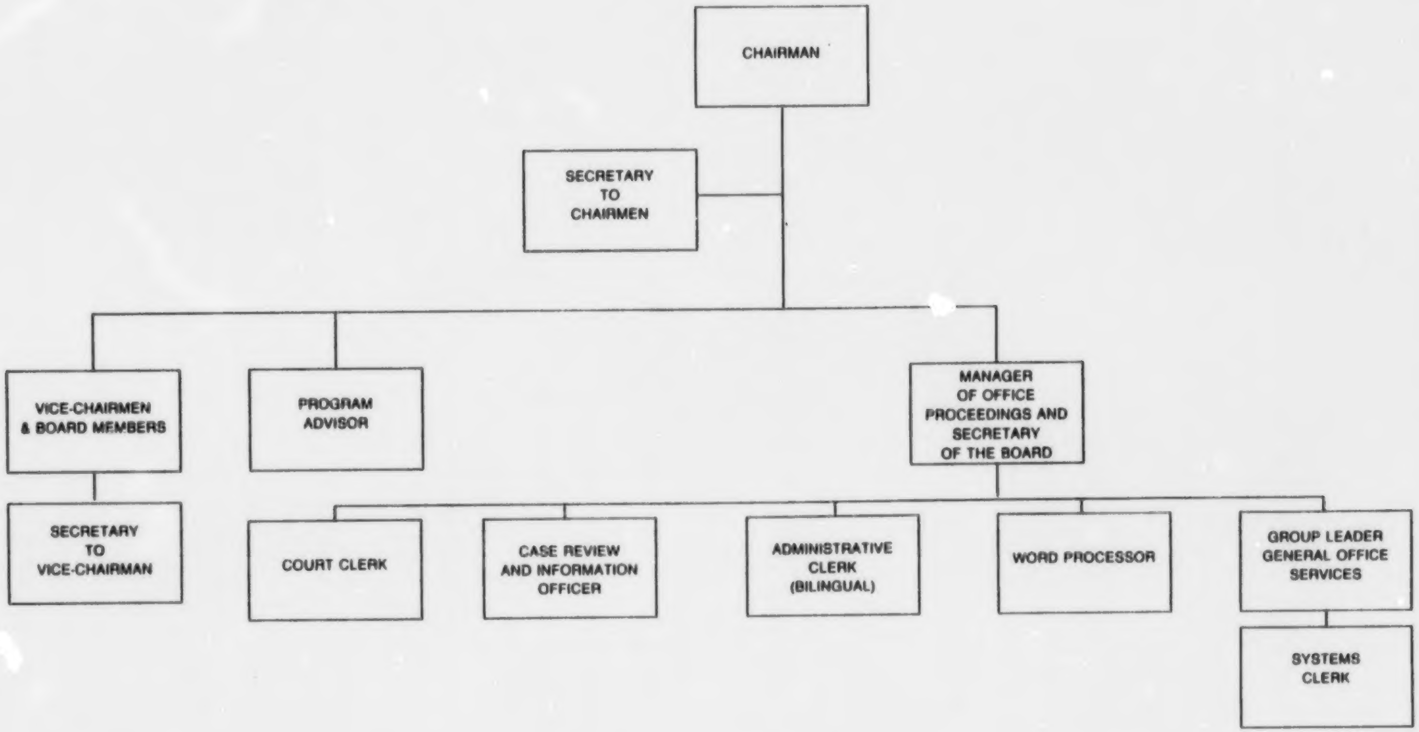
778543 Ontario Inc.
(o/a Surprenant Service D'Autobus)
applicant and petitioner
OHTB File #43494-D/E

(ii) Petitions pending before Executive Council:
2 petitions

(a) Trentway-Wagar Inc.
applicant and petitioner
OHTB File #14198-B4

(b) J. I. DeNure (Chatham) Limited
applicant and petitioner
OHTB File #02244-B15(T)/B16(T)

APPENDIX "A"
ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
BOARD STRUCTURE



APPENDIX "B"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

Breakdown of Revenue

January 1st to December 31st, 1990

Application fees	$15,870.85
Court Costs	4,150.00
Tariffs	74.75
Credits & U.S. Exchange	753.88
Adjournments	950.00
Subpoenas	60.00
Relisting in Gazette	75.00
Tapes of Hearings	2,430.00
Photostats	794.75
Transcripts	200.00
Special Authorities	4,353.21
Gross Revenue	$29,484.65
Refunds and N.S.F. Cheques	520.00
Net Revenue	$28,964.65

APPENDIX "C"
ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

Financial Data
for periods indicated

	Total Salaries & Wages	OPERATING EXPENSES			Total Direct Operating Expenses	Cost Centre Total
		Transportation Expenses	Services	Supplies & Equipment		
Funds Available April 1, 1989 to March 31, 1990	1091.0	71.5	157.1	45.2	273.8	1364.8
Actual Expenditures April 1, 1989 to March 31, 1990	872.9	56.9	81.0	75.7	213.6	1086.5
Funds Available April 1, 1990 to March 31, 1991	789.7	45.9	118.9	30.2	195.0	984.7
Actual Expenditures April 1, 1990 to December 31, 1990	542.3	33.5	23.5	16.3	73.3	615.6
Funds Available to Fiscal Year End	247.4	12.4	95.4	13.9	121.7	369.1

APPENDIX "D-1"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS RECEIVED
FOR THE YEAR 1990

PUBLIC VEHICLES ACT

CLASS	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
PV	114	6	34	52	206
PVS	88	0	6	16	110
PVX	88	2	18	37	145
TOTAL	290	8	58	105	461

TRUCK TRANSPORTATION ACT

CLASS	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
TTA	3	0	0	0	3

PART II/PART III

MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987/
EXTRA AND INTRA-PROVINCIAL MOVEMENT OF GOODS

CLASS	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
PART II	19	0	2	3	24
PART III	13	0	1	0	14
TOTAL	32	0	3	3	38

APPENDIX "D-1" (CONTINUED)

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS RECEIVED
FOR THE YEAR 1990

TRANSFERS RECEIVED

ACT	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
MVTA	12	0	0	7	19
PV	89	0	3	12	104
TOTAL	101	0	3	19	123

TEMPORARIES

ACT	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
MVTA	17	0	9	0	26
PV	37	2	8	3	50
TOTAL	54	2	17	3	76

APPENDIX "D-2"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS PROCESSED

January 1st to December 31st, 1990

CLASS	# OF CASES OPPOSED	DENIED	GRANTED	TOTAL
PV	60	11	143	154
PVS	5	2	108	110
PVX	39	6	102	108
TOTAL	104	19	353	372

PART II/PART III

CLASS	#OF CASES OPPOSED	DENIED	GRANTED	TOTAL
PART II	19	0	19	19
PART III	10	0	10	10
TOTAL MVTA	29	0	29	29

TRUCK TRANSPORTATION ACT

CLASS	# OF CASES OPPOSED	DENIED	GRANTED	TOTAL
TTA	3	0	3	3

All files where Reasons for Decision have been issued - 32

APPENDIX "D-3"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
METROPOLITAN TORONTO AND OUT OF TOWN HEARINGS

Held January 1st to December 31st, 1990

APPLICATIONS HEARD

MONTH	LOCATION	GRANTED	DENIED	ADJOURNED	DECISIONS PENDING
JANUARY	KAPUSKASING	1	0	0	0
	LINDSAY	0	1	0	0
	OTTAWA	1	0	0	0
	PETERBOROUGH	1	0	0	0
	TORONTO	5	0	0	0
	WINDSOR	1	0	0	0
FEBRUARY	PEMBROKE	3	0	0	0
	TIMMINS	0	1	0	0
	TORONTO	7	0	0	1
MARCH	CHAPLEAU	1	0	0	0
	HAMILTON	1	0	0	0
	LONDON	1	0	0	0
	MT. FOREST	1	0	0	0
	ORANGEVILLE	0	1	0	0
	OTTAWA	1	0	0	0
	TORONTO	4	1	0	0
APRIL	OTTAWA	1	0	0	0
	TORONTO	3	2	0	0
MAY	BURLINGTON	1	0	0	1
	SARNIA	2	3	0	0
	TORONTO	2	1	0	1

APPENDIX "D-3" (CONTINUED)

- 2 -

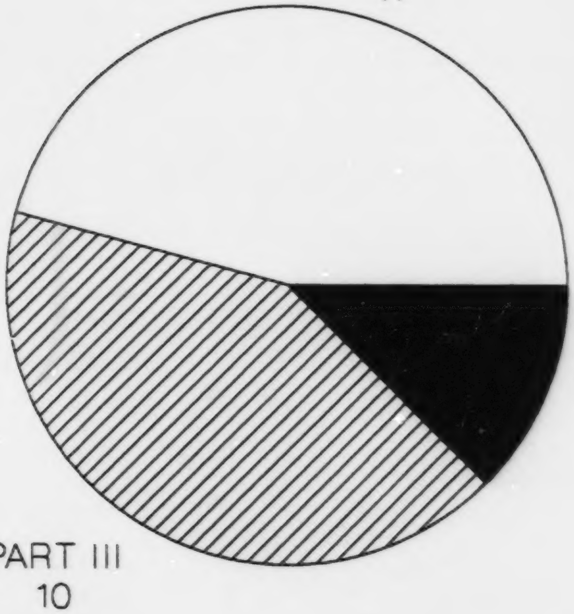
MONTH	LOCATION	GRANTED	DENIED	ADJOURNED	DECISIONS PENDING
JUNE	BELLEVILLE	1	0	0	0
	KITCHENER	1	0	0	0
	OTTAWA	0	1	0	0
	PEMBROKE	2	0	0	0
	SUDBURY	2	0	0	0
	TORONTO	3	0	0	0
	WINDSOR	1	0	0	0
JULY	OTTAWA	3	1	0	0
	PETERBOROUGH	2	0	0	0
	TORONTO	4	0	0	0
AUGUST	BRUSSELS	0	1	0	0
	TORONTO	31	4	0	0
SEPTEMBER	DRYDEN	1	0	0	0
	KITCHENER	1	0	0	0
	NEWBURGH	2	0	0	0
	THUNDER BAY	2	0	0	0
	TIMMINS	1	0	0	0
	TORONTO	2	0	0	0
OCTOBER	KINGSTON	0	0	0	1
	LONDON	1	0	0	2
	OWEN SOUND	1	0	0	0
	SUDBURY	1	0	0	0
	TORONTO	2	0	0	0

APPENDIX "D-3" (CONTINUED)

- 3 -

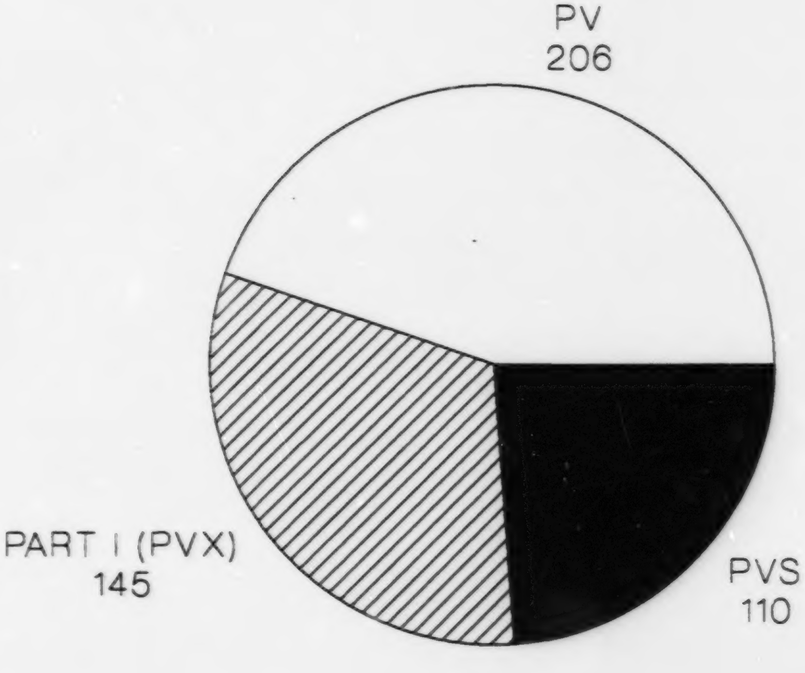
MONTH	LOCATION	GRANTED	DENIED	ADJOURNED	DECISIONS PENDING
NOVEMBER	ORILLIA	1	0	0	0
	OTTAWA	5	0	0	0
	SCUGOG	1	0	0	0
	SUDBURY	1	0	0	0
	TORONTO	5	0	0	2
DECEMBER	BANCROFT	1	0	0	0
	COLLINGWOOD	1	0	0	0
	SARNIA	0	0	0	1
	TORONTO	2	0	0	0
TOTAL		118	17	0	8

APPENDIX "E-1"
TRUCKING APPLICATIONS 1990



SEE LEGEND FOR ABBREVIATIONS ON PAGE # 33

APPENDIX "E-2"
BUSING APPLICATIONS 1990



SEE LEGEND FOR ABBREVIATIONS ON PAGE # 33

APPENDIX "F"

LEGEND

Under the Public Vehicles Act

1. PV means public vehicle application

2. PVS means public vehicle (school bus) application

3. PVX means public vehicle extra-provincial application

Under the Motor Vehicle Transport Act, 1987

4. Part II means goods moved extra-provincially

5. Part III means goods moved intra-provincially

6. MVTA means Motor Vehicle Transport Act, 1987

7. TTA means Truck Transportation Act, 1988

Rapport Annuel
de la
Commission des Transports Routiers de l'Ontario

pour l'année terminée le 31 décembre 1990

Ontario

This document is also available in English

À : L'honorable Lincoln Alexander, c.p., C. St-J., c.r., B.A.,
lieutenant-gouverneur de la province de l'Ontario

VOTRE HONNEUR,

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année civile terminée le 31 décembre 1990.

Veuillez agréer, Votre Honneur, l'assurance de ma très haute considération.

Le ministre,

Ed Philip,

À : L'honorable Ed Philip, ministre des Transports

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année civile terminée le 31 décembre 1990.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de ma très haute considération.

Le président,

B. E. Smith,

TABLE DES MATIÈRES

Liste des membres	1
Message du président	3
Description des fonctions de la Commission	5
Sommaire des demandes	6
Pétitions présentées au Conseil des ministres	22
Annexe "A" - Organigramme de la Commission	23
Annexe "B" - Répartition des recettes	24
Annexe "C" - Données financières	25
Annexe "D-1" - Demandes reçues	26
Annexe "D-1" - Suite	27
Annexe "D-2" - Demandes traitées	28
Annexe "D-3" - Audiences	29
Annexe "D-3" - Suite	30
Annexe "D-3" - Suite	31
Annexe "E" - Graphiques (1, 2)	32
Annexe "F" - Explication des abréviations	34

Conformément à l'article 29 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. de 1980, chapitre 338, la Commission des transports routiers de l'Ontario présente le trente-cinquième rapport annuel de ses activités à l'honorable Ed Philip, ministre des Transports, pour l'année civile 1990.

MEMBRES DE LA COMMISSION		DATE DE NOMINATION
B. E. Smith	Président	10 mars 1986
J. E. Magee	Vice-président	2 avril 1986
E. J. Canning	Vice-président	1 mars 1980
G. R. Samis	Membre	17 mars 1986
E. R. Skelcher	Membre	14 février 1980

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Après l'entrée en vigueur de la Loi sur le camionnage, la restructuration des activités de la Commission et la modification des procédures de délivrance des permis aux entreprises de camionnage extra-provinciales se sont poursuivies au cours de 1990. La charge de travail de la Commission s'est stabilisée, conformément à nos prévisions de l'année précédente.

À la lecture des statistiques présentées dans le présent rapport, le lecteur constatera qu'un peu plus de 400 demandes ont été traitées et que 135 audiences publiques ont eu lieu. De ce nombre, moins de 40 avaient trait à des demandes de camionnage et seulement neuf d'entre elles ont abouti à des audiences d'intérêt public. Il est évident qu'une très faible partie des activités porte maintenant sur le test d'intérêt public; par conséquent, la Commission a examiné, au cours de l'année qui vient de s'écouler, son rôle futur par rapport aux questions touchant la réglementation du camionnage et du transport par autocar.

La Commission continue de jouer un rôle actif au sein du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui est un organisme national composé de responsables de la réglementation du transport de toutes les provinces, des territoires et du gouvernement fédéral.

En 1990, la Commission a examiné ses procédures relatives aux demandes de permis de véhicules de transport en commun. De concert avec l'Ontario Motor Coach Association, la School Bus Operators' Association et la Canadian Transport Lawyers Association, la Commission a élaboré de nouvelles procédures visant les services de transport en commun. Celles-ci ont pour objet de faire en sorte que les parties échangent des renseignements pertinents le plus tôt possible, de façon que les audiences publiques inutiles puissent être évitées ou, si une audience publique a lieu, qu'elle porte sur les questions en litige. On prévoit que les nouvelles procédures seront en vigueur en 1991.

Le président

B. E. Smith,
Chairman.

DESCRIPTION DES FONCTIONS DE LA COMMISSION

La Commission est constituée en vertu de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario et conformément à ses dispositions. Elle a des pouvoirs quasi judiciaires et tient des audiences publiques ayant pour objet des demandes de permis d'exploitation d'entreprises locales et extra-provinciales de camionnage et de transport par autocar, assujetties à la Loi de 1988 sur le camionnage, la Loi sur les véhicules de transport en commun et la Loi de 1987 sur les transports routiers. Certaines dispositions de la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés étaient encore en vigueur au 31 juillet 1990.

Transport par autocar

Aux termes de la Loi sur les véhicules de transport en commun et de la Partie I de la Loi de 1987 sur les transports routiers, la Commission, qui a été saisie d'une demande de permis, délivre un certificat au ministre des Transports indiquant si la délivrance du permis d'exploitation d'entreprises locales et extra-provinciales de transport par autocar est compatible avec les besoins et la commodité du public.

Camionnage

D'après les exposés écrits de personnes intéressées, la Commission détermine si elle doit tenir une audience d'intérêt public relativement à une demande de permis autorisant le camionnage local et extra-provincial. Au besoin, la Commission tient une audience d'intérêt public pour déterminer si l'entreprise proposée est susceptible de nuire à l'intérêt public.

SOMMAIRE DES DEMANDES

Ce qui suit est un sommaire des demandes sur lesquelles la Commission a dû se prononcer au cours de l'année civile 1990 et ne représente que quelques exemples du type de dossiers traités par la Commission. Ces sommaires ne doivent pas être interprétés comme étant la décision officielle de la Commission sur une affaire quelconque. Pour obtenir le texte complet de la décision, il convient de s'adresser aux bureaux de la Commission.

A. SOMMAIRE DES DEMANDES DE TRANSPORT PAR AUTOCAR

1. (a) *La corporation de la ville de Brampton* Brampton (Ontario) — Dossier n° 32916-D

   (b) *La corporation de la ville de Vaughan* Maple (Ontario) — Dossier n° 25780-C

Ces deux demandes sont importantes car c'est la premère fois qu'une corporation municipale fait une demande de service de navette commun avec une autre corporation municipale.

La ville de Vaughan et la ville de Brampton ont fait une demande de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun pour le transport de passagers entre Brampton, Vaughan et la communauté urbaine de Toronto dans le but d'offrir un service de navette entre Brampton et la station de métro Finch dans la communauté urbaine de Toronto en empruntant la route 7.

Deux conditions faisaient partie de la demande. La première était que le service ainsi créé ne pourra être assuré tant qu'une entente signée concernant ce service ne sera pas en vigueur entre les deux municipalités et n'aura pas été déposée auprès de la Commission des transports routiers de l'Ontario. La deuxième condition stipule qu'on ne peut offrir de service de véhicules affrétés.

L'Ontario Motor Coach Association (OMCA) et la Penetang Midland Coach Lines Ltd. se sont opposés aux deux demandes. L'opposition de l'OMCA a trait à une question de politique, à savoir qu'on ne devrait pas permettre aux exploitants d'un service de transport en commun bénéficiant de subventions de fonds publics de concurrencer le secteur privé à moins qu'on n'ait tout d'abord offert au secteur privé d'assurer les services proposés.

Les deux intimés ont finalement retiré leur plainte. Par conséquent, la Commission a accepté les deux demandes telles que décrites ci-dessus.

2. *Trentway-Wagar Inc.* Peterborough (Ontario) — Dossier n° 14198-B5

Cette demande a été déposée en vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun par Trentway-Wagar Inc. en prévision de l'élimination du service de VIA Rail dans le corridor Havelock-Peterborough-Toronto à partir du 15 Janvier 1990.

Les conditions de la demande visaient-

> «le transport de passagers et de fret exprès entre la ville de Peterborough et la station GO située dans la ville de Whitby en empruntant l'autoroute 401 et la route 115.
>
> ATTENDU QUE tous les passagers montent ou descendent à la station Go de la ville de Whitby.» (Traduction non officielle)

Le requérant est établi à Peterborough depuis de nombreuses années et offre divers services de transport de passagers. Le seul intimé pour cette demande, Voyageur Colonial Limited, est un important exploitant de services horaire régulier

en Ontario. Peterborough est une étape importante de ses trajets Toronto-Ottawa et Toronto-Pembroke.

Trentway-Wagar considère l'élimination du service de transport de passagers par train entre Peterborough et Toronto comme l'occasion idéale d'établir un lien intermodal autocar/train par lequel les passagers pourraient aller de Peterborough à la station GO de Whitby par autobus, puis continuer le trajet par train de banlieue de Whitby à Toronto. À son avis, les passagers laissés en plan par VIA formeraient le noyau du marché possible. La compagnie estime qu'il pourrait y avoir 240 passagers par jour durant la semaine. Par contre, Voyageur Colonial ne prévoit attirer que 9 passagers de plus durant la semaine, estimant que seulement 30 pour 100 des passagers actuels de VIA songeront au service d'autocar comme solution de rechange.

Les deux parties ont reconnu, et la Commission a été du même avis, qu'il y aurait un plus grand besoin d'un service de transport reliant Peterborough et Toronto lorsque les services de VIA seraient éliminés. La Commission a également estimé que de nombreux passagers du service de train préféreraient continuer à voyager en train pendant une partie de leur trajet.

De plus, la Commission croit que la disponibilité d'un nouveau service de transport intermodal pourrait inciter les gens qui se rendent à la station GO de Whitby ou à Toronto en voiture à utiliser plutôt les transports en commun.

La Commission n'a pas considéré la proposition du requérant comme une répétition du service d'autocar expres entre Peterborough et Toronto qui est offert par l'intimé, mais plutôt comme un service de navette intermodal de rechange qui, à son avis, était conforme aux recommandations du décret provincial publié en date du 3 novembre 1989.

Puisque le volume de circulation supplémentaire qui peut être créé n'est pas connu et que les deux exploitants ont des opinions très différentes à ce sujet, la Commission a décidé d'octroyer un permis temporaire d'un an au requérant, afin qu'on réponde aux besoins du public en matière de transport.

3. *Palangio Enterprises (1982) Limited* Dossier n° 35907-M(T)
North Bay (Ontario)

Une demande de permis temporaire a été déposée par Palangio Enterprises (1982) Limited «pour l'exploitation d'un service de transport en commun avec horaire régulier pour le transport de passagers, de bagages et de fret exprès entre:

Trajet 1: les villes de Timmins, de Kirkland Lake et de North Bay;

Trajet 2: la ville de North Bay et la communauté urbaine de Toronto.

SOUS RÉSERVE qu'aucun passager ne monte ou descende sur la route 2 du sud de la ville de North Bay à la limite nord de la municipalité régionale de York;

SOUS RÉSERVE ÉGALEMENT que le permis d'exploitation d'un service de transport en commun ne comprenne pas de services affrétés.»
(Traduction non officielle)

Dans l'examen de toute demande de permis d'exploitation d'un service de transport en commun, qu'il soit temporaire ou permanent, la Commission doit avoir l'assurance que les besoins et la commodité du public justifient l'octroi du permis en vertu de l'article 6 de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. de 1980.

Lorsqu'elle traite des demandes de permis non permanents, la Commission se base sur une déclaration de principe de émettra un permis non permanent si elle a l'assurance qu'elle a reçu une demande visant à répondre à un besoin urgent d'offrir un service qu'aucun transporteur détenant actuellement un permis ne peut offrir.»
(Traduction non officielle)

La Commission de transport Ontario Northland, Gray Coach Lines Limited, Voyageur Colonial Limited et Voyageur Inc. se sont opposés à cette demande de permis temporaire.

L'avocat du requérant a prié la Commission d'accepter que l'élimination du train de nuit entre Timmins et Toronto est une preuve suffisante des besoins et de la commodité du public, ainsi que d'un besoin urgent auquel il faut répondre.

La Commission n'a reçu aucune preuve la convainquant que les passagers qui voyageaient auparavant par le train de nuit sont prêts à accepter un autocar de nuit comme solution de rechange. De plus, la Commission ne pense pas qu'il y ait un besoin urgent auquel on ne satisfait pas à l'heure actuelle par d'autres moyens de transport.

La demande de permis temporaire a été rejetée et La demande de permis permanent a été retirée à la suite de cette décision.

4. *Aérocar Québec Limitée* Dossier n° 44158
Saint-Laurent (Québec) n° 44158-A

Aérocar Québec Limitée a présenté une demande de service extra-provincial pour a) un service de ligne pour les passagers de compagnies aériennes entre la région d'Ottawa-Carleton et l'aéroport de Mirabel au Québec et b) un service affrété à partir d'endroits déterminés au Québec vers des endroits déterminés en Ontario.

Les demandes ont été entendues à Ottawa à la fois par la Commission des transports routiers de l'Ontario et la Commission des transports du Québec, qui avait reçu une demande complémentaire.

La Commission a conclu qu'un exploitant expérimenté pour les aéroports pourrait, grâce à une solide stratégie de mise en marché, réussir a s'assurer la clientèle des gens qui utilisent leur voiture pour se rendre à l'aéroport de Mirabel.

Le requérant a l'intention d'utiliser des camionnettes de luxe pour transporter des passagers jusqu'à un endroit convenable. À partir de cet endroit, un autocar de luxe assurerait la navette jusqu'à Mirabel selon un horaire déterminé. Aérocar a montré qu'il existe un besoin suffisant pour le service spécialisé qu'il offre et qu'il possède une expérience du transport terrestre jusqu'à des aéroports. Un service porte à porte est disponible. Le prix est le confort sont comparable d'une voiture privée, les véhicules de transport en commun sont munir avec un endroit climatisé et les options de détente comme la musique en stéréo, radiotéléphone cellulaire et les vidéos offrent une libération agréable de la conduite.

La Commission a entendu des preuves convaincantes concernant l'usage de plus en plus grand de l'aéroport de Mirabel au cours des dernières années. De plus, la région d'Ottawa connaît une croissance économique et une augmentation de population qui continueront d'accroître la demande de services de transport terrestre.

L'un des intimés, Voyageur Colonial Limited («VCL»), offre surtout des services de transport sur grande distance et n'a pas montré autant d'intérêt à créer un service pour aéroport que l'a fait Aérocar.

Au départ, Transports Canada avait suggéré qu'il serait préférable qu'une seule compagnie de

transport assure tout le transport terrestre à Mirabel. Ensuite, les représentants de Transports Canada ont indiqué que, en raison de la nature spécialisée des services proposés par Aérocar, il existait un besoin pour les services indépendants des deux exploitants à Mirabel.

La Commission a conclu que les besoins et la commodité du public justifient l'offre d'un service de ligne entre la région d'Ottawa-Carleton d'une part et l'aéroport de Mirabel d'autre part, limité au service spécialisé décrit dans les preuves produites par le requérant.

Quant au droit d'offrir un service de véhicules affrétés, on suppose généralement qu'il est automatiquement acquis pour les endroits desservis par un service de ligne à moins que les intimés ne montrent que les besoins et la commodité du public indiquent le contraire.

Le service spécialisé de transport terrestre jusqu'à l'aéroport vise à desservir une clientèle particulière, soit les clients des compagnies aériennes de l'aéroport de Mirabel. Lorsqu'il est question de services spécialisés, les besoins et la commodité du public doivent être prouvés afin de justifier l'octroi d'un permis d'exploitation de service de véhicules affrétés. La Commission a constaté, d'après les preuves produites, que le seul besoin est celui du service de véhicules affrétés de l'aéroport de Mirabel jusqu'à divers endroits en Ontario. Les preuves produites n'ont pas suffi à justifier l'octroi du droit d'offrir un service de véhicules affrétés pour la région d'Ottawa-Carleton.

5. *Bernard Beauchamp* Dossier n° 44254
Anjou (Quebec)

Le requérant, Bernard Beauchamp, exploitant sous le nom «Aérobahn», a déposé une demande de permis d'exploitation extra-provinciale pour transporter des passagers de British Airways entre la ville d'Ottawa en Ontario et l'aéroport international de Mirabel au Québec, avec une limite de deux véhicules et d'un trajet aller-retour par jour.

Le service proposé interdit de faire monter ou descendre des passagers entre Ottawa et Mirabel et la demande ne concerne pas un permis d'exploitation d'un service de véhicules affrétés.

Le service proposé suivrait précisément l'horaire de British Airways et, s'il y avait des retards, l'horaire du service serait ajusté en conséquence. On a accordé une période d'essai d'un an au cours de laquelle M. Beauchamp fournirait un minimum de deux autocars de classe «A» pour 22 passagers, peints aux couleurs de British Airways, et possédant des magnétoscopes, des radiotéléphones cellulaires et un service de rafraîchissements. La nature exclusive de ce service en était l'élément principal.

Paul Benoît, directeur de la mise en marché de Transports Canada à Mirabel, n'était pas en faveur de la demande. Il préférait l'établissement d'un système complet de transport terrestre ayant recours au service plus vaste offert par les transporteurs publics.

Selon la Commission, cette demande repréente en fait un programme d'essai d'un an de mise en marché pour augmenter la part de British Airways dans le marché outre-mer, et elle n'est pas issue d'un besoin précis de transport en commun. Les preuves produites n'ont pas réussi à montrer que les services réguliers actuels d'Aérocar et de Voyageur Colonial Limited ne répondaient pas aux besoins et a la commodité du public en ce qui concerne le transport terrestre entre la région d'Ottawa et l'aéroport de Mirabel.

La Commission n'était pas convaincue que les besoins et la commodité du public justifiaient l'octroi d'un permis et a refusé la demande.

6. *Science Nord* Sudbury (Ontario) Dossier n° 44207-A

Science Nord, un organisme provincial, a demandé l'autorisation d'utiliser son autocar de 29 passagers pour des excursions d'une journée dans la nature au printemps et à l'automne, de son centre de Sudbury jusqu'à différents endroits dans le Nord de l'Ontario.

Deux intimés se sont opposés à la demande. L'un des intimés, l'Ontario Motor Coach Association, a souligné qu'un organisme de la Couronne a un avantage sur un concurrent du secteur privé. Dans le cas présent, l'avantage est la possibilité pour l'organisme d'utiliser des fonds du gouvernement pour financer l'achat de l'équipement à un taux d'intérêt plus bas que le taux préférentiel bancaire actuel. Northway Bus Lines, qui est l'autre intimé, était préoccupé par l'incidence de ce service sur son exploitation.

La décision concernant ce cas dépend de l'examen des politiques et des intérêts provinciaux en jeu. D'une part, les besoins et la commodité du public visent à encourager l'utilisation efficace des ressources en capital, en équipement et en main-d'oeuvre; d'autre part, l'intérêt public exige que, dans une certaine mesure, on se préoccupe de l'incidence économique sur les exploitants détenant un permis. S'ajoutent à cet examen les considérations philosophiques liées à la mesure dans laquelle on peut permettre aux organismes gouvernementaux d'exploiter un service d'autocars affrétés.

Le résultat de cet examen a amené la Commission à conclure qu'elle devrait octroyer un permis d'exploitation, mais que celui-ci serait limité autant que possible aux besoins particuliers de Science Nord. On a souligné que la politique gouvernementale n'interdit pas expressément l'exploitation de services affrétés par un organisme gouvernemental. Grâce à cette demande, on pourrait utiliser l'équipement actuel de façon plus efficace.

On a conclu, à partir des preuves produites, que les avantages en faveur de la demande, comme l'utilisation plus efficace de l'équipement, dépassaient toute incidence que pourrait ressentir l'exploitant du secteur privé.

La demande de service de transport de passagers par véhicule affrété à des fins éucatives ou récréatives a été acceptée avec limite d'un seul véhicule de transport en commun. De plus, au moins 50 pour 100 des passagers d'un trajet doivent être membres en règle de Science Nord.

7. *772314 Ontario Inc. nom social Sookram Bus Lines* Azilda (Ontario) Dossier n° 44368-A

Le but principal de la demande de 772314 Ontario Inc. (ci- après appelé «Sookram») était de faire lever une restriction interdisant l'offre d'un service de véhicules affrétés à partir de la ville de Sudbury.

Sept témoins ont été entendus en rapport avec la demande. Ceux-ci ont indiqué que Sookram offre des services de meilleure qualité que ceux des intimés et a un barème de tarifs moins élevé.

La Commission a fait remarquer que les preuves produites par la plupart des témoins quant au service de véhicules affrétés étaient basées sur l'utilisation des services du requérant pour des voyages illégaux. Le requérant a admis avoir offert un service de véhicules affrétés expressément interdit par son permis de transport en commun. La Commission a indiqué qu'elle ne pouvait pas fermer les yeux sur une personne qui se plaçait au-devant de la loi, en particulier si un tel geste semble être motivé uniquement par un gain financier pour la personne qui prend cette décision.

En se basant sur les preuves qu'elle a reçues, la Commission était d'avis que les besoins et la

commodité du public justifiaient l'offre de services affrétés supplémentaires pour la ville de Sudbury. Néanmoins, la Commission a hésité à octroyer un nouveau permis à un détenteur de permis qui a délibérément contrevenu aux lois fédérales et provinciales régissant le transport de passagers. Elle a décidé que le requérant devrait pouvoir prouver qu'il est prêt à offrir ses services dans les limites de la loi. Par conséquent, elle a décidé de donner l'autorisation à la ville de Sudbury d'affréter un véhicule de transport en commun à partir du 1er septembre 1991, à condition que le requérant se présente devant la Commission le 1er juillet 1991 pour prouver qu'il offre des services autorisés par son permis.

8. *Alexander Coach Lines Inc.* — Dossier n° 44213, n° 44213-A
Welland (Ontario)

Alexander Coach Lines Inc., a présenté deux demandes de permis d'éxploitation de véhicules de transport en commun pour transporter des passagers par un service de nolisement à partir de la municipalité régionale de Niagara.

Lorsqu'elle examine les demandes de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun, la Commission doit être sûre que le requérant satisfait aux exigences d'aptitude et que les besoins et la commodité du public justifient l'octroi d'un permis d'exploitation. L'aptitude du requérant, selon la Commission, est une exigence dont il faut tenir compte avant même de considérer les besoins et la commodité du public.

Le critère d'aptitude à posséder un permis d'exploitation de véhicule de transport en commun est énoncé à l'article 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. de 1980, chapitre 425. En vertu de cette loi, on examine les antécédents du requérant en rapport avec l'exploitation du service de transport et la capacité du requérant à assumer ses responsabilités provinciales et à continuer à offrir le service.

Ces considérations étaient pertinentes dans le cas présenté à la Commission.

La société requérante n'avait jamais obtenu de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun. Cependant, le seul actionnaire, Jerome J. Alexander, a une vaste expérience dans diverses entreprises, y compris exploitations de transport. Les preuves produites lors de l'audience révèlent un passé d'instabilité et de mauvaise gestion financière dans plusieurs de ces entreprises. Plusieurs d'entre elles ont été vendues lorsque la charge de la dette n'était plus contrôlable. La société requérante possède des dettes qui dépassaient le capital investi par plus de 300 pour 100 à la fin de sa dernière année financière et la compagnie de taxi, la seule expoitation qui est encore gérée par M. Alexander était dans une situation encore pire. Compte tenu de ces circonstances, la Commission était d'avis que le requérant est financièrement incapable d'assurer le service de transport proposé.

Le requérant continue depuis 1988 à exploiter un service d'autocars affrétés même s'il ne possède pas de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun ou de permis extra-provincial. La Commission était grandement préoccupée par les preuves produites au cours de l'audience, qui montrent que, entre le 15 septembre et le 17 octobre 1989, le requérant a exploité un service d'autocars affrétés sans assurance pour protéger les passagers et le public. Un acte irresponsable comme celui-ci est une contravention à l'article 17 de la Loi sur les véhicules de transport en commun et constitue une raison suffisante pour retirer au requérant son permis d'exploitation de véhicules de transport en commun.

En conclusion de cette affaire, la Commission a déclaré que le requérant n'a pas satisfait aux exigences d'aptitude aux exigences d'aptitude aux termes de l'article 11 susmentionné de la

Loi sur les véhicules de transport en commun. Par conséquent, les deux demandes ont été rejetées.

9. *Dagenais Farm Limited* — Dossier n° 36465-E
Kapuskasing (Ontario)

Dagenais Farm Limited («Dagenais»), un exploitant d'autobus scolaires et d'autocars routiers bien établi à Kapuskasing, a demandé un permis d'exploitation de service de véhicules affrétés dans toutes les villes du district de Cochrane, en particulier dans la ville de Timmins.

Les preuves à l'appui de la demande ont été produites par des organismes représentatifs qui ont eu recours aux services de Dagenais pour des voyages surtout au Québec et aux États-Unis.

Les preuves produites par les représentants des deux intimés, Dalton Bus Lines Limited et Schumacker Bus Lines Limited, deux exploitants de véhicules de transport en commun bien établis à Timmins et autorisés à offrir un service de véhicules affrétés à partir de Timmins, concernaient le fait que la demande ne suffisait pas à justifier l'achat d'autocars routiers.

La Commission de transport Ontario Northland («C.T.O.N.») offre un service de véhicules affrétés à partir de toutes les villes du district de Cochrane. Les représentants de la C.T.O.N. ont souligné l'importance des revenus du service de véhicules affrétés pour la C.T.O.N. et ont déclaré que la région de Timmins n'a pas connu d'accroissement important de sa population au cours des dernières années.

Après avoir examiné les preuves présentées, la Commission a constaté que la plupart des voyages en véhicules affrétés à partir de Timmins avaient comme destination des villes hors de l'Ontario, ce qui constitue un service pour lequel Dagenais possède actuellement un permis. Les preuves n'ont pas réussi à justifier l'octroi d'un certificat autorisant un autre exploitant de véhicules de transport en commun à offrir un service de véhicules affrétés à partir de Timmins. Cependant, la Commission a constaté que les preuves produites suffisaient à justifier l'octroi d'un certificat permettant d'offrir un service de véhicules affrétés à partir des villes de Cochrane et d'Iroquois Falls.

10. *Village de Brussels* — Dossier n° 44318
Brussels (Ontario)

Le village de Brussels a présenté une demande de permis d'exploitation d'un véhicule de transport en commun, afin de transporter des passagers par autobus scolaire affrété dans le cadre d'un voyage partant du village de Brussels.

Le village de Brussels a commencé à s'occuper de transport par autobus en 1983, alors qu'un de ses citoyens a fait don d'un autobus scolaire au village pour transporter sans frais les équipes de hockey mineur et d'autres groupes de Brussels.

Lors de l'audience publique, le secrétaire-trésorier du village a témoigné que, même si c'est le village qui fait la demande, il n'exerce aucun contrôle sur les activités de l'autobus et de ses chauffeurs.

Un «comité de l'autobus» comprenant quelques résidents est censé présenter un rapport au comité des loisirs qui compte des représentants du village de Brussels et des cantons de Morris et Grey. Cependant, il n'y a pas de rapports annuels, financiers ou autres. Le secrétaire-trésorier n'était pas non plus en mesure de donner des renseignements sur les coûts d'exploitation ou sur la façon de calculer le tarif exigé.

La Commission était d'avis que, avant d'examiner les besoins et la commodité du public, il fallait d'abord respecter une exigence fondamentale, soit l'aptitude du requérant.

La Commission a conclu qu'il restait trop de questions sans réponses, à savoir qui a vraiment le contrôle et qui s'occupe des questions de sécurité, d'entretien et de viabilité, pour pouvoir déterminer si les exigences de la loi étaient respectées. La demande a été rejetée.

11. *736215 Ontario Limited* — Dossier n° 44258-A
Peterborough (Ontario)

736215 Ontario Limited, faisant affaires sous le nom de Century Airline Service, «Century», veut obtenir l'autorisation de fournir un service de transport en commun entre l'aéroport international Lester B. Pearson et les hôtels avoisinants d'une part, et certains endroits des comtés de Peterborough et Victoria d'autre part, ainsi qu'un service affrété (véhicules de transport en commun ayant une capacité maximale de 15 passagers seulement) à partir de certains endroits des comtés de Peterborough et de Victoria. Avant l'audience, la demande a été modifiée en ajoutant une restriction relative aux véhicules affrétés à partir de la communauté urbaine de Toronto et de Mississauga.

La plupart des dépositions du public ont été faites par des représentants d'agences de voyages de Peterborough et de Lindsay. Les témoignages ont souligné le besoin de plus de services de transport à partir des comtés de Peterborough et Victoria, dont un service avec des véhicules de transport en commun affrétés de 15 passagers et équipés de sièges rembourrés (par opposition aux sièges rigides des autobus scolaires). Ce service serait offert à de petits groups voulant assister à des événements sportifs, des pièces de théâtre et d'autres activités sociales dans la région de la communauté urbaine de Toronto et à certains endroits des comtés de Peterborough et Victoria et des environs.

La Commission était convaincue que les besoins et la commodité de public justifiaient la délivrance d'un permis selon les conditions amendées. Toutefois, la Commission était préoccupée par les allégations de l'intimé selon lesquelles l'aptitude des actionnaires de l'entreprise. Les deux actionnaires de Century, M. et M[me] Reil, ont connu certaines difficultés financières à cause des problèmes d'une autre entreprise distincte. Cependant un examen de l'état financier provisoire de Century a indiqueé que l'entreprise a fait des profits pendant les neuf premiers mois de l'année en cours. La Commission était convaincue que la preuve présentée démontrait que Century est bien gérée.

Les difficultés financières des actionnaires du requérant inquiètent la Commission car elles pourraient avoir un effet sur l'aptitude du requérant. Cependant, comme le requérant semble se conduire de manière responsable, la Commission a délivré un permis d'exploitation provisoire conforme aux conditions amendées qui expirera le 30 septembre 1991, à moins que d'ici cette date la Commission ait prolongé la durée du permis, si elle reçoit une demande à cet effet après le 1[er] juin 1991. À ce moment-là, la Commission procédera à un examen des finances du requérant. La Commission devra être convaincue par les actionnaires du requérant que leurs problèmes financiers personnels ont été réglés. Si la Commission n'est pas convaincue que les finances du requérant et de ses actionnaires sont saines, elle pourra refuser la demande ou prolonger le permis d'exploitation provisoire.

12. *Have Bus Will Travel Inc.* — Dossier n° 35351-G, n° 35351-H
Pefferlaw (Ontario)

Le but de ces demandes par Have Bus Will Travel Inc. (HBWT) est d'annuler la restriction de leur permis extra-provincial de véhicules de transport en commun qui ne permet l'utilisation que de véhicules de transport en commun de catégorie «A» et de catégorie «B», afin de permettre au

requérant d'utiliser un nouveau véhicule de la catégorie «D» aux termes du règlement 888 de la Loi sur les véhicules de transport en commun.

HBWT a souligné le besoin d'un service de transport spécial et luxueux pour les directeurs de salons funéraires. Le véhicule en question est conçu pour transporter un cercueil, des fleurs et les proches du défunt, éliminant ainsi le besoin de la procession funéraire traditionnelle jusqu'au cimetière. Le même véhicule pourrait aussi servir au transport de visiteurs officiels et sa capacité maximale serait de quatorze personnes.

La Commission a entendu les témoignages du public en faveur des utilisations ci-dessus. Comme les inquiétudes des intimés n'avaient pas trait aux besoins et à la commodité du public, la Commission a délivré des permis autorisant l'utilisation du véhicule spécial pour les raisons mentionnées.

Les intimés étaient surtout préoccupés par la méthode d'exploitation du requérant, et plus précisément en ce qui a trait aux services d'un propriétaire-exploitant. Il a été déterminé dans le cadre de l'audience que le requérant avait conclu un contrat de location avec Peter Hilliard, le propriétaire-exploitant d'un autobus MCI 1977 d'une capacité maximale de seize passagers servant au transport de visiteurs officiels. En vertu du contrat, M. Hilliard reçoit 92,5 pour 100 des revenus bruts générés à l'aide du véhicule qu'il conduit lui-même ou que conduit un chauffeur approuvé par le requérant. En plus de conduire le véhicule, le proprétaire-exploitant possède une entreprise sous le nom de «Executive Coach Services» (E.C.S.) qui offre des visites dans la région de Niagara Falls. La visite en question est vendue à des particuliers, surtout des touristes, dans plusieurs hôtels de Toronto. Le transport est assuré en affrétant son propre véhicule de HBWT. L'intimé prétend que cette façon de faire est une location du permis d'exploitation du requérant.

La présence de propriétaires-exploitants dans l'industrie du transport par autocar est assez récente. Les contrats exigent généralement que le propriétaire-exploitant fournisse un véhicule, un chauffeur, qu'il s'occupe de l'entretien, de l'assurance et des coûts d'exploitation directs, alors que le détenteur du permis fournit les services d'administration, de marketing, de répartition, de facturation, de recouvrement des comptes et autres. La Commission doit déterminer à quel moment le contrat d'un propriétaire-exploitant devient un contrat de location du permis d'exploitation du détenteur du permis.

La Commission a examiné à fond la question de la location des permis d'exploitation dans l'industrie du camionnage. La Commission a conclu que les permis ne peuvent être loués par le détenteur du permis puisque le certificat relatif aux besoins et à la commodité du public émis par la Commission n'est valable que pour le requérant. De plus, c'est le degré de contrôle que le détenteur du permis exerce sur les activités qui détermine si le permis d'exploitation est loué ou non.

Un facteur important est que le détenteur du permis reste responsable de l'exploitation. Ce sont donc les agents du détenteur du permis qui doivent prendre les décisions relatives à la planification stratégique, aux dépenses en capital et au financement du service de transport, et les comptes du détenteur du permis doivent indiquer les résultats de l'exploitation du service.

La rémunération du propriétaire-exploitant peut être basée sur un pourcentage des revenus ou une part des profits tirés de l'exploitation. Si un pourcentage relativement faible des revenus est remis au détenteur du permis, cela pourrait être considéré comme des frais de location pour l'utilisation du permis d'exploitation d'un véhicule de transport en commun.

Dans le cas présent, le propriétaire-exploitant employé par le requérant qui détient le permis est aussi le gérant du marketing des visites par le

biais de son entreprise (ECS). Les visites à Niagara Falls sont vendues à des particuliers par ECS qui affrète ensuite l'autobus appartenant à l'administrateur principal, M. Hilliard. Les revenus des billets individuels sont gardés par M. Hilliard (par le biais d'ECS) et il garde aussi 92,5 pour 100 des revenus de l'affrètement.

La Commission a conclu que, pour ce qui est de l'exploitation des visites à Niagara Falls, le propriétaire-exploitant assume un plus grand contrôle des activités qu'il n'est habituellement requis dans un contrat de propriétaire-exploitant. La publicité et le marketing de ces visites utilisent le nom d'affaires du propriétaire-exploitant et gérant. C'est pourquoi le public pourrait être porté à croire que le détenteur du permis ne contrôle pas et n'assume pas les responsabilités des visites qui sont effectuées en vertu de son permis d'exploitation.

La Commission est d'avis que le détenteur du permis doit être (et paraître) responsable et en plein contrôle des activités relatives à son permis d'exploitation. À cette fin, le requérant pourrait faire la publicité des visites à Niagara Falls sous son nom, il pourrait accepter toutes les responsabilités et garder le contrôle de ce secteur de ses activités. La Commission a exigé que le requérant prouve qu'il a rectifié la situation dans les 90 jours suivant la date des motifs invoqués dans cette affaire.

La Commission était convaincue que le requérant n'avait pas tenté délibérément de contourner l'esprit et l'objet de la Loi sur les véhicules de transport en commun.

13. *William Purdy* Dossier n° 44285
Chapleau (Ontario)

La demande de William Purdy pour un permis d'exploitation de véhicule de transport en commun comporte deux parties. La première partie vise le transport d'employés de CP Rail (travaillant sur les trains) entre Chapleau, White River et Cartier. La deuxième partie concerne le transport de passagers à l'aide d'un véhicule affrété à partir du comté de Chapleau. Dans les deux cas, la demande est limitée à un véhicule de transport en commun de catégorie «D», tel que défini dans les règlements de la Loi sur les véhicules de transport en commun, ayant une capacité maximale de 15 passagers.

Les dépositions portaient surtout sur le besoin d'un transporteur supplémentaire pour combler le vide laissé par l'annulation des services quotidiens de VIA Rail entre Chapleau, White River et Cartier, qui servaient à transporter sans frais les employés de la compagnie de train entre les collectivités en question.

La déposition principale en faveur du service de transport affrété portait sur le besoin d'une concurrence accrue. Il n'y avait qu'un seul transporteur local (Bourgeault) à Chapleau, possédant le permis et fournissant le service affrété. La déposition a indiqué le besoin d'un transporteur assurant un service de transport pour les événements sociaux dans la région comme les tournois de golf, les soirées de la veille du jour de l'an et le transport d'équipes de baseball, de hockey et d'haltérophilie à Timmins, Sudbury et Sault Ste. Marie.

La Commission était convaincue que les besoins et la commodité du public justifiaient la délivrance d'un permis d'exploitation de véhicule de transport en commun, autorisant le transport affrété ainsi que le transport des employés de CP Rail.

La Commission a émis certaines réserves sur la compétence de M. Purdy de gérer convenablement les responsabilités financières de son entreprise. La Commission a conclu que M. Purdy avait tendance à prendre des décisions sans faire suffisamment de recherches. C'est pourquoi

la Commission a émis un certificat pour une autorisation temporaire d'un an jusqu'au 30 avril 1991. À partir de cette date, le permis d'exploitation pourra être prolongé en présentant une demande à la Commission après le 31 décembre 1990. Le requérant doit présenter un bilan financier pour la période se terminant le 31 décembre 1990 et des états mensuels d'exploitation pour les mois d'août, de septembre, d'octobre et de décembre 1990. Si aucune demande n'est faite pour prolonger l'autorisation ou si les états financiers exigés ne sont pas présentés, le permis temporaire d'exploitation d'un véhicule de transport en commun ne sera plus valable.

14. *778543 Ontario Inc.* Dossier n° 43494-J
«Surprenant Service d'autobus» n° 43494-K
Embrun (Ontario)

Le requérant, 778543 Ontario Inc. («Surprenant»), a déposé deux demandes, une pour un permis de transport affrété extra-provincial et l'autre pour un permis de véhicule de transport en commun affrété en provenance du comté de Prescott-Russell pour la Commission des écoles séparées catholiques du comté de Prescott-Russell.

Au commencement de l'audience, l'avocat du requérant a fait référence aux motifs de la Commission quant à la décision relative aux demandes de J. T. Murphy Limited et de Elgie Bus Lines Limited, dans laquelle l'existence d'un contrat en vigueur pour un service de transport de la maison à l'école avec un conseil scolaire est le lien entre le transporteur et le conseil scolaire qui atteste des besoins et de la commodité du public, ce qui justifie d'accorder un permis d'exploitation extra-provincial de véhicule de transport en commun pour le conseil scolaire en question avec certaines conditions.

Surprenant est situé à Embrun et a ouvert ses portes en juin 1988. Les membres du public qui ont fait une déposition représentaient divers organismes d'Embrun comme les équipes de hockey, les guides et les scouts, les groupes de personnes âgées et les clubs philanthropiques. Surprenant exploite quatre véhicules de transport en commun de différentes capacités pour la Commission des écoles séparées catholiques du comté de Prescott-Russell, et espère offrir plus de services à cette commission, comme le transport affrété.

Un des intimés, 417 Bus Lines Limited («417») de Casselman, à environ 20 km d'Embrun, exploite trente-cinq véhicules de transport en commun. D'après 417, qui possède des véhicules de diverses capacités, il n'est pas nécessaire qu'un autre transporteur offre un service affrété pour un marché tres limité.

La Commission était convaincue que les besoins et la commodité du public justifiaient la délivrance d'un certificat pour un permis d'exploitation de véhicule de transport en commun, pour transporter des passagers dans un véhicule affrété à partir d'Embrun jusqu'à certains endroits de l'Est de l'Ontario y compris le comté de Hastings et le district de Nipissing. La seule restriction était que le détenteur du permis ne puisse pas utiliser plus de deux autobus scolaires ayant une capacité minimale de 36 passagers sans compter le chauffeur, selon la définition de l'alinéa 151(1)c) du Code de la route, L.R.O. de 1980, chap. 198.

La Commission était aussi prête à délivrer un certificat autorisant un permis d'exploitation extra-provincial pour le transport de passagers dans un véhicule affrété partant d'Embrun pour se rendre aux postes frontaliers entre l'Ontario et le Québec.

La Commission était d'avis que toute répercussion sur l'intimé, 417, serait minime puisque le requérant ne peut faire du transport affrété qu'à partir d'Embrun seulement.

15. *Clubliner Coach Lines Inc.* Dossier n° 44249
Burlington (Ontario)

La demande de véhicule de transport en commun de Clubliner Coach Lines Inc. avait d'abord pour but de remplacer Via Rail pour le transport de passagers et le fret exprès de marchandises entre les villes de Brantford, Burlington, Mississauga et la municipalité de la communauté urbaine de Toronto. Elle a été modifiée par la suite, ce qui a incité les dix intimés à retirer leur opposition sauf pour ce qui est de Canada Coach Lines Limited («Canada Coach»).

Clubliner Coach Lines Inc. («Clubliner») est un nouveau transporteur basé à Burlington qui appartient à trois particuliers. Les trois possèdent beaucoup d'expérience dans le monde des affaires mais un seul en possède dans l'industrie du transport.

Clubliner prévoit mettre sur pied un service de transport haut de gamme de style européen avec des autocars à deux étages et dont le coût sera assez élevé. Chaque autocar comprendra l'équipement et les services suivants: grands sièges, toilette, magnétoscope, radio AM/FM stéréo, journaux, télécopieur, radiotéléphone cellulaire, petite cuisine et agent de bord. Les réservations seront obligatoires.

La Commission a entendu la déposition de dix membres du public en faveur de la demande. En général, ils voulaient un autre service que les autobus GO ou leur voiture pour se rendre à Toronto, et l'équipement et les services offerts par Clubliner leur paraissaient intéressants. Ils ont tous souligné qu'ils étaient prêts à payer plus cher pour avoir une place réservée, plus de confort et plus de services.

La majorité des témoins étaient d'accord avec le parcours proposé. Toutefois, certaines personnes ont fait savoir à la Commission qu'elles aimeraient que le service soit offert à partir de Burlington et d'Oakville.

L'intimé («Canada Coach») était inquiet à l'idée de devoir partager ses droits de transport affrété à partir de Burlington et d'Oakville. Un représentant de Canada Coach a confirmé à l'audience que les revenus du transport affrété à partir de Burlington et d'Oakville ne représentaient qu'environ 3 pour 100 des revenus totaux de Canada Coach. Aucun état financier n'a été présenté par Canada Coach et aucun document n'est venu prouver le besoin de subventionner un parcours par un autre.

La Commission était d'avis que le témoignage du public en faveur de la demande était convaincant et qu'il prouvait les besoins et la commodité du public. L'audience a aussi permis de constater qu'il y avait un besoin pour un autre service que l'autobus GO, et le service proposé par Clubliner semble répondre à cette demande. La Commission a donc accordé un certificat.

16. *Attridge Transportation Inc.* Dossier n° 44264
Waterdown (Ontario)

Attridge Transportation Incorporated («Attridge») a fait une demande pour le transport de passagers dans un véhicule affrété de certains endroits de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth, de la ville de Burlington et de la ville d'Oakville.

La Commission a entendu la déposition en faveur des besoins et de la commodité du public de la part de onze membres du public, dont cinq représentaient des groupes de la ville de Flamborough. Il ressort du témoignage que Attridge a été très efficace dans ses services de transport aux particuliers et aux groupes dont les membres sont défavorisés ou exigent de l'aide et de la compréhension.

Les intimés étaient surtout inquiets de l'aptitude du requérant. Ils ont prétendu qu'il avait souvent dépassé le cadre de son autorisation pendant un certain nombre d'années.

La Commission était convaincue que le requérant était compétent et qu'il avait fait un travail très efficace pour répondre aux besoins des personnes défavorisées. Elle a conclu que le service affrété du requérant devrait être approuvé à partir de la ville de Flamborough et de la ville de Hamilton. Cependant, comme le requérant avait souvent fait fi des exigences de la Loi sur les véhicules de transport en commun, un certificat pour un permis temporaire d'exploitation de véhicule de transport en commun a été délivré. Pour obtenir une autorisation permanente, Attridge devra prouver à la Commission, après quelques mois, qu'elle se conforme aux conditions du permis.

17. *900785 Ontario Limited* — Dossier n° 44356-AZ, n° 44356-A1
Toronto (Ontario)

Le requérant, 900785 Ontario Limited, a signé des contrats conditionnels en date du 15 juin 1990 avec Gray Coach Lines Limited («Gray Coach») résultant en la vente d'une partie de l'actif de cette dernière, y compris ses permis d'exploitation de véhicules.

Dans le cadre de cette instance, une demande a été faite pour transférer des actions du capital social de 900785 Ontario Limited, ce qui, selon la Commission, avait un effet sur le contrôle de facto des activités de l'entreprise.

Aux termes de la Loi de 1987 sur les transports routiers, la demande de transfert d'actions et le transfert proposé des permis d'exploitation sont régis par la loi provinciale. Les procédures relatives au transfert de permis d'exploitation sont expliquées dans la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. de 1980, chapitre 425, et principalement à l'article 7 de la loi. L'autorité de la Commission quant à ces transferts y est aussi expliquée.

L'article 7 exige que le ministre approuve tout transfert de permis d'exploitation. L'approbation du ministre ne peut être donnée qu'une fois que la Commission des transports routiers de l'Ontario («la Commission») a indiqué au ministre si le transfert risque de nuire aux besoins et à la commodité du public. L'interprétation de cette disposition est la question principale soulevée par l'intimé restant dans cette affaire.

Le vendeur dans ces transactions est Gray Coach qui appartient à la Toronto Transit Commission («TTC»). Gray Coach détient de nombreux permis d'exploitation dans la province de l'Ontario ainsi qu'une autorisation extra-provinciale accordée par l'Interstate Commerce Commission de l'État de New York aux États-Unis.

Gray Coach a accepté de transférer une part de son actif à 900785 Ontario Limited, notamment sa clientèle, des biens immobiliers hors de la communauté urbaine de Toronto, de l'équipement et des permis d'exploitation. Gray Coach possède toutes les actions de cette société à nom numérique qui compte un directeur, une personne désignée et un agent de Gray Coach. Pour ce qui est du transfert de l'actif, seul le transfert des permis d'exploitation exige l'approbation du ministre des Transports. Le transfert des permis d'exploitation de Gray Coach à 900785 Ontario Limited se fait entre des personnes morales liées et les besoins et la commodité du public ne risquent pas d'être désavantagés.

Une fois le transfert approuvé, tout le capital social sera vendu à une autre société à nom numérique, 900617 Ontario Inc. Comme la vente des actions aura un effet de facto sur le contrôle des activités de la première société

(900785 Ontario Limited), et qu'elle détient les permis d'exploitation en vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun, le transfert présumé des permis d'exploitation exigera l'approbation du ministre. C'est la deuxième société (900617 Ontario Inc.) qui est l'acheteur final et qui contrôlera les anciennes activités de Gray Coach.

Le transfert des permis d'exploitation à la première société (900785 Ontario Limited) et le transfert présumé de ses permis d'exploitation en vertu du transfert des actions et du capital social à la deuxième société (900617 Ontario Inc.) exigent l'approbation du ministre en vertu de l'article 7 de la Loi sur les véhicules de transport en commun. Pour chaque transfert, la Commission doit faire savoir si le transfert du permis risque de nuire aux besoins et à la commodité du public qui justifient le service de transport.

L'avocat de l'intimé, PMCL, a indiqué que certains des parcours et permis transférés ne sont plus utilisés et, comme il n'y aucun service de transport pour ces parcours et permis, la Commission ne peut déterminer si le transfert peut porter atteinte comme le dit la loi. Par conséquent, les parcours et permis inutilisés qui sont les mêmes que ceux de son client ne peuvent être transférés. L'avocat du vendeur et de l'acheteur a répondu à cet argument en disant qu'il est impossible de porter atteinte s'il n'y a pas de service, et que, par conséquent, tout empêchement du transfert n'est pas valable. Pour appuyer sa théorie, l'avocat a référé la Commission aux motifs de la décision dans l'affaire Thunderbird Motor Freight Lines Inc.

La Commission a conclu que rien dans la loi ne lui interdit de dire dans son rapport au ministre si un service qui n'est pas en vigueur nuit aux besoins et à la commodité du public. Dans le cas présent, la Commission était d'avis que rien ne nuirait à PMCL en ce qui concerne les services de transport en vigueur ou non.

L'aptitude de l'acheteur et sa compétence à gérer le service d'autocar proposé ne sont pas mises en doute. La Commission a examiné les états financiers de M. Souter et de sa soeur Anne Gloug (les actionnaires principaux et dirigeants de l'acheteur) qui avaient été déposés confidentiellement pour cette instance. Elle a conclu que le projet proposé respecte les capacités financières des acheteurs et la Commission était aussi convaincue que cette transaction ne portera pas préjudice aux créanciers de Gray Coach. La société qui achète sera gérée par M. Souter et sa soeur Anne Gloug, qui ont tous les deux des ressources financières suffisantes et une solide expérience dans le secteur du transport par autocar.

La Commission a recommandé que le ministre approuve le transfert de tous les permis d'exploitation présentés avec la demande de Gray Coach à 900785 Ontario Limited, et que le ministre approuve aussi le transfert présumé des mêmes permis d'exploitation résultant du transfert des actions et du capital social de 900875 Ontario Limited à 900617 Ontario Inc.

B. SOMMAIRE DES DEMANDES DE CAMIONNAGE

18. *Coleman's Moving & Storage Ltd.* Dossier n° 012215388
Oshawa (Ontario)

Le requérant a fait une demande de permis d'exploitation en vertu des parties II et III de la Loi de 1987 sur les transports routiers, pour le transport de «MARCHANDISES» et de «VÉHICULES NEUFS» entre certains endroits de l'Ontario et le et le transport extra-provincial entre de tels endroits et les postes frontaliers Ontario/Québec, Ontario/Manitoba et Ontario/É-U.

Le registrateur des véhicules automobiles a indiqué à la Commission que le requérant était apte à détenir un permis. Quatre intimés ont déposé une

demande devant le registrateur pour que la Commission tienne une audience en vue d'examiner la question de l'intérêt public. Des observations ont été présentées à la Commission par certains intimés sur la question des «véhicules neufs» seulement.

Le requérant a modifié la demande sur la question des «véhicules neufs» afin de se limiter à un maximum de dix (10) fourgons de déménagement d'une capacité maximale de six (6) automobiles.

La Commission a recommandé au registrateur que la demande modifiée soit acceptée.

Les observations présentées par les intimés ont indiqué qu'ils exploitent des flottes de tracteurs et semi-remorques où la semi-remorque est spécialement conçue pour le transport de véhicules sur roues. C'est un secteur unique de l'industrie du transport qui ne compte qu'un petit nombre d'expéditeurs qui signent des contrats de transport.

En tenant compte de la capacité limitée du requérant par rapport au secteur du marché des intimés, et en tenant compte des semi-remorques spéciales à utiliser, la Commission est convaincue que le public ne risque aucun effet préjudiciable. Le demande a donc été acceptée.

19. *Jones Transfer Company* Dossier n° 000564(X)
Monroe (Michigan)
É.-U.

Cette demande sous forme d'avis d'appel a été présentée par McKinlay Transport Limited («McKinlay») et Central Transport Inc. («Central») en vertu du paragraphe 16b de Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. de 1988, chap. 63 et cherche à obtenir le consentement de la Commission pour interjeter appel de la décision du 5 juillet 1990 relativement à la demande de Jones Transfer Company.

Voici un résumé de cette affaire. Dans une décision datée du 8 août 1989, la Commission a accepté une demande en vertu de la Loi de 1987 sur les transports routiers, S.C. de 1987, chap. 35 pour le transport extra-provincial de marchandises entre des endroits de l'Ontario et les postes frontaliers Ontario/É.-U. Cette approbation comportait une restriction quant au nombre maximum de véhicules à utiliser au cours des trois années suivantes. Les appelants, McKinlay et Central, ont réussi à faire réexaminer la question. Un autre comité de la Commission a entendu l'affaire et a accepté la demande avec presque les mêmes conditions, en apportant seulement une petite modification aux restrictions des véhicules. C'est cette dernière décision qui fait l'objet de cet avis d'appel.

Les motifs de l'appel indiquent que le président de la Commission a commis une erreur et a mal interprété les dispositions de la déclaration de principe de 1989 du gouvernement fédéral sur les transports, qui proposent l'étude des questions où l'intérêt du public peut être en jeu.

L'avocat des appelants a concentré sa plaidoirie sur la conclusion de la Commission selon laquelle un transporteur américain possède un avantage de l'ordre de 15 à 20 pour 100 au niveau des coûts par rapport à un transporteur canadien pour ce qui est du service «direct LTL». La Commission a utilisé l'expression «direct LTL» pour parler d'un service impliquant plus d'un consignateur ou consignataire ou si aucun des deux ne possède de terminal.

Afin de bien comprendre la signification de la décision rendue par la Commission le 5 juillet 1990, un examen de tous les motifs est nécessaire. Vers la fin de son raisonnement, la Commission a indiqué qu'elle ne peut refuser «une demande sous prétexte que le requérant adoptera une méthode plus rentable, surtout lorsqu'un des intimés, Central, utilise àpeu près la même méthode dans certaines de ces activités.» (Traduction non officielle)

Globalement, la décision de la Commission examine le segment de l'industrie du camionnage en relation avec la croissance du service «direct LTL» et conclut que la tendance vers ce type de service a déjà commencé, y compris ses répercussions sur l'emploi au Canada et les activités de McKinlay. Bien que la Commission était consciente que la demande de Jones Transfer aurait un effet sur le nombre d'employés au Canada, elle était incapable de l'évaluer de façon quantitative.

La Commission a conclu que le type de service «direct LTL» était une méthode plus rentable et, dans un marché concurrentiel, cela se traduirait par des coûts de transport moins élevés. De plus, la Commission a trouvé qu'en acceptant la demande elle ne portait pas atteinte à l'intérêt du public.

La Commission a considéré le nouvel effet sur l'emploi dans tous les secteurs de l'industrie comme un compromis pour obtenir des coûts de transport moins élevés. Par conséquent, la Commission a refusé d'interjeter appel de la décision du 5 juillet 1990.

20. *Central Transport Inc.* Dossier n°099528968
High Point, Caroline du Nord
É.-U.

Central Transport Inc., de High Point en Caroline du Nord, a présenté une demande de permis d'exploitation en vertu de la Partie II de la Loi de 1987 sur les transports routiers, pour le transport de marchandises dans des véhicules citernes entre certains endroits de l'Ontario et les postes frontaliers Ontario/Québec, Ontario/Manitoba et Ontario/É.-U.

Le seul point soulevé était le nom identique de l'entreprise du requérant et de celle de l'intimé. Elles s'appellent toutes les deux Central Transport Inc. Elle sont toutes les deux incorporées aux États-Unis et offrent surtout des services de transport par camion.

La question de deux entreprises ayant le même nom relève de l'intérêt public. En général, tout système où des permis sont accordés devrait éviter l'utilisation de noms identiques. Toutefois, la Commission n'était pas prête à refuser l'autorisation pour cette seule raison et croyait que certaines conditions devraient être jointes à toute autorisation. La Commission a conclu que les parties seraient sûrement le mieux en mesure d'en arriver à un compromis.

La Commission a indiqué qu'elle était prête à accorder une autorisation temporaire, afin de permettre aux parties d'en arriver à une entente sur la structure administrative et opérationnelle laissant les deux entreprises exercer leurs activités en Ontario avec le minimum de confusion.

Afin de donner aux parties une idée des conditions pouvant être imposées par la Commission si les parties n'arrivaient pas à s'entendre, la Commission a suggéré ce qui suit:

1. exiger que le requérant s'inscrive en vertu de la Loi sur les renseignements exigés des personnes morales sous un nom d'affaires en Ontario et que ce nom soit indiqué dans les dossiers du ministère des Transports;

2. exiger que des plaques portant le nom de l'entreprise soient fixées sur les tracteurs, remorques et camions du requérant lorsqu'ils sont en Ontario;

3. songer à modifier le logo de l'entreprise devant servir à l'identification de l'équipement pour exercer ses activités en Ontario.

Une autorisation temporaire a donc été accordée.

PÉTITIONS PRÉSENTÉES AU CONSEIL DES MINISTRES

L'article 22 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. de 1980, chap. 338, et les modifications qui y ont été apportées prévoient que «Sur présentation d'une pétition par une partie ou personne intéressée, déposée auprès du greffier de Conseil des ministres dans les soixante jours suivant la date d'une ordonnance ou d'une décision de la Commission concernant une question découlant de la Loi sur les véhicules de transport en commun ou de la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés, le lieutenant-gouverneur en conseil peut.

(a) confirmer, modifier ou annuler l'ordonnance ou la décision en tout ou en partie; ou

(b) exiger de la Commission qu'elle tienne une autre audience publique sur la totalité ou une partie de la demande qui lui a été présentée et ayant fait l'objet de l'ordonnance ou la décision,

et la décision prise par la Commission après l'audience publique exigée en vertu de l'alinéa b) ne peut faire l'objet d'une pétition en vertu de présent article.

Au cours de l'année 1990, trois pétitions ont été déposées auprès du greffier du Conseil des ministres et ont été traitées de la manière suivante:

(i) La décision originale de la Commission a été confirmée:
1 pétition

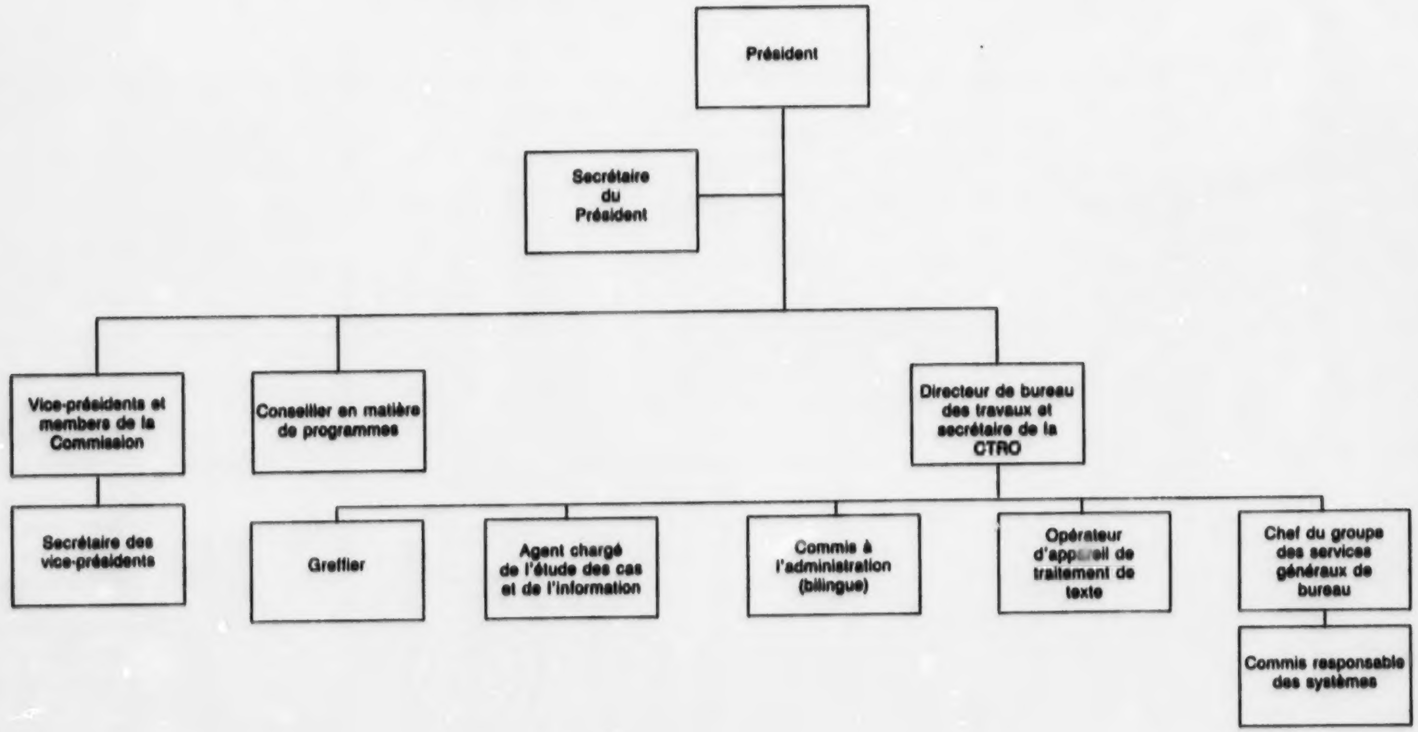
778543 Ontario Inc.
(nom social «Surprenant Service d'autobus»)
requérant et pétitionnaire
dossier OHTB 43494-D/E

(ii) Pétitions en instance devant le Conseil des ministres:
2 pétitions

(a) Trentway-Wagar Inc.
requérant et pétitionnaire
dossier OHTB 14198-B4

(b) J. I. DeNure (Chatham) Limited
requérant et pétitionnaire
dossier OHTB
02244-B15(T)/B16(T)

ANNEXE "A"
COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
ORGANIGRAMME DE LA COMMISSION



ANNEXE “B”

COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L’ONTARIO

Répartition des recettes

Du 1er janvier au 31 décembre 1990

Droits de présentation des demandes	15 870,85 $
Frais judiciaires	4 150,00
Tarifs	74,75
Crédits et change (dollars américains)	753,88
Adjournements	950,00
Assignations	60,00
Publications répétées dans la Gazette de l’Ontario	75,00
Enregistrements sur bandes magnétiques des audiences	2 430,00
Photocopies	794,75
Transcriptions	200,00
Services spéciaux	4 353,21
Recettes brutes	29 484,65 $
Remboursements et chèques sans provision	520,00
Recettes nettes	28 964,65 $

ANNEXE "C"
DONNÉES FINANCIÈRES DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO

pour les périodes indiquées

	Total frais de personnel	FRAIS DIRECTS D'EXPLOITATION			Total frais directs d'exploitation	Total centre des coûts
		Frais de transport	Services	Fournitures et matériel		
Fonds disponibles du 1er avril 1989 au 31 mars 1990	1 091,0	71,5	157,1	45,2	273,8	1 364,8
Dépenses réelles du 1er avril 1989 au 31 mars 1990	872,9	56,9	81,0	75,7	213,6	1 086,5
Fonds disponibles du 1er avril 1990 au 31 mars 1991	789,7	45,9	118,9	30,2	195,0	984,7
Dépenses réelles du 1er avril 1990 au 31 décembre 1990	542,3	33,5	23,5	16,3	73,3	615,6
Fonds disponibles à la fin de l'exercice	247,4	12,4	95,4	13,9	121,7	369,1

ANNEXE "D-1"

DEMANDES REÇUES PAR
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
PENDANT L'ANNÉE 1990

LOI SUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

CATÉGORIE	ACCEPTÉES	REJETÉES	RETIRÉES	EN INSTANCE	TOTAL
PV	114	6	34	52	206
PVS	88	0	6	16	110
PVX	88	2	18	37	145
TOTAL	290	8	58	105	461

LOI SUR LE CAMIONNAGE

CATÉGORIE	ACCEPTÉES	REJETÉES	RETIRÉES	EN INSTANCE	TOTAL
TTA	3	0	0	0	3

PARTIE II/PARTIE III

LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS/
CIRCULATION EXTRA ET INTRA-PROVINCIALE DE MARCHANDISES

CATÉGORIE	ACCEPTÉES	REJETÉES	RETIRÉES	EN INSTANCE	TOTAL
PARTIE II	19	0	2	3	24
PARTIE III	13	0	1	0	14
TOTAL	32	0	3	3	38

ANNEXE "D-1" (SUITE)

TRANSFERTS REÇUS PAR LA COMMISSSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO PENDANT L'ANNÉE 1990

LOI	ACCEPTÉS	REJETÉS	RETIRÉS	EN INSTANCE	TOTAL
MVTA	12	0	0	7	19
PV	89	0	3	12	104
TOTAL	101	0	3	19	123

DEMANDS DE DÉLIVRANCE DE PERMIS TEMPORAIRES REÇUES PENDANT L'ANNÉE 1990

LOI	ACCEPTÉES	REJETÉES	RETIRÉES	EN INSTANCE	TOTAL
MVTA	17	0	9	0	26
PV	37	2	8	3	50
TOTAL	54	2	17	3	76

ANNEXE "D-2"

DEMANDES TRAITÉES PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO

Du 1er janvier au 31 décembre 1990

CATÉGORIE	NOMBRE DE CAS OPPOSÉS	REJETÉES	ACCEPTÉES	TOTAL
PV	60	11	143	154
PVS	5	2	108	110
PVX	39	6	102	108
TOTAL	104	19	353	372

PARTIE II/PARTIE III

CATÉGORIE	NOMBRE DE CAS OPPOSÉS	REJETÉES	ACCEPTÉES	TOTAL
PARTIE II	10	0	19	21
PARTIE III	10	0	10	12
TOTAL MVTA	20	0	29	33

LOI SUR LE CAMIONNAGE

CATÉGORIE	NOMBRE DE CAS OPPOSÉS	REJETÉES	ACCEPTÉES	TOTAL
TTA	3	0	3	3

Total - Motifs des décisions: 32

ANNEXE “D-3”

AUDIENCES DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L’ONTARIO AYANT LIEU DANS L’AGGLOMÉRATION TORONTOISE ET AILLEURS

Du 1er janvier au 31 décembre 1990

DEMANDES AYANT FAIT L’OBJET D’UNE AUDIENCE

MOIS	ENDROIT	ACCEPTÉES	REJETÉES	AUDIENCE AJOURNÉE	AUDIENCE EN INSTANCE
JANVIER	KAPUSKASING	1	0	0	0
	LINDSAY	0	1	0	0
	OTTAWA	1	0	0	0
	PETERBOROUGH	1	0	0	0
	TORONTO	5	0	0	0
	WINDSOR	1	0	0	0
FÉVRIER	PEMBROKE	3	0	0	0
	TIMMINS	0	1	0	0
	TORONTO	7	0	0	1
MARS	CHAPLEAU	1	0	0	0
	HAMILTON	1	0	0	0
	LONDON	1	0	0	0
	MT. FOREST	1	0	0	0
	ORANGEVILLE	0	1	0	0
	OTTAWA	1	0	0	0
	TORONTO	4	1	0	0
AVRIL	OTTAWA	1	0	0	0
	TORONTO	3	2	0	0
MAI	BURLINGTON	1	0	0	1
	SARNIA	2	3	0	0
	TORONTO	2	1	0	1

ANNEXE "D-3" (SUITE)

- 2 -

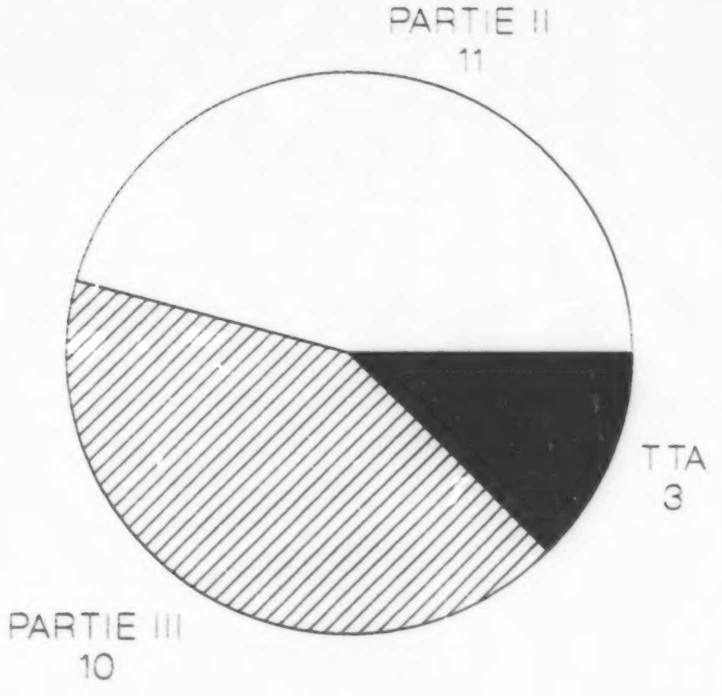
MOIS	ENDROIT	ACCEPTÉES	REJETÉES	AUDIENCE AJOURNÉE	AUDIENCE EN INSTANCE
JUIN	BELLEVILLE	1	0	0	0
	KITCHENER	1	0	0	0
	OTTAWA	0	1	0	0
	PEMBROKE	2	0	0	0
	SUDBURY	2	0	0	0
	TORONTO	3	0	0	0
	WINDSOR	1	0	0	0
JUILLET	OTTAWA	3	1	0	0
	PETERBOROUGH	2	0	0	0
	TORONTO	4	0	0	0
AOÛT	BRUSSELS	0	1	0	0
	TORONTO	31	4	0	0
SEPTEMBRE	DRYDEN	1	0	0	0
	KITCHENER	1	0	0	0
	NEWBURGH	2	0	0	0
	THUNDER BAY	2	0	0	0
	TIMMINS	1	0	0	0
	TORONTO	2	0	0	0
OCTOBRE	KINGSTON	0	0	0	1
	LONDON	1	0	0	2
	OWEN SOUND	1	0	0	0
	SUDBURY	1	0	0	0
	TORONTO	2	0	0	0

ANNEXE “D-3” (SUITE)

- 3 -

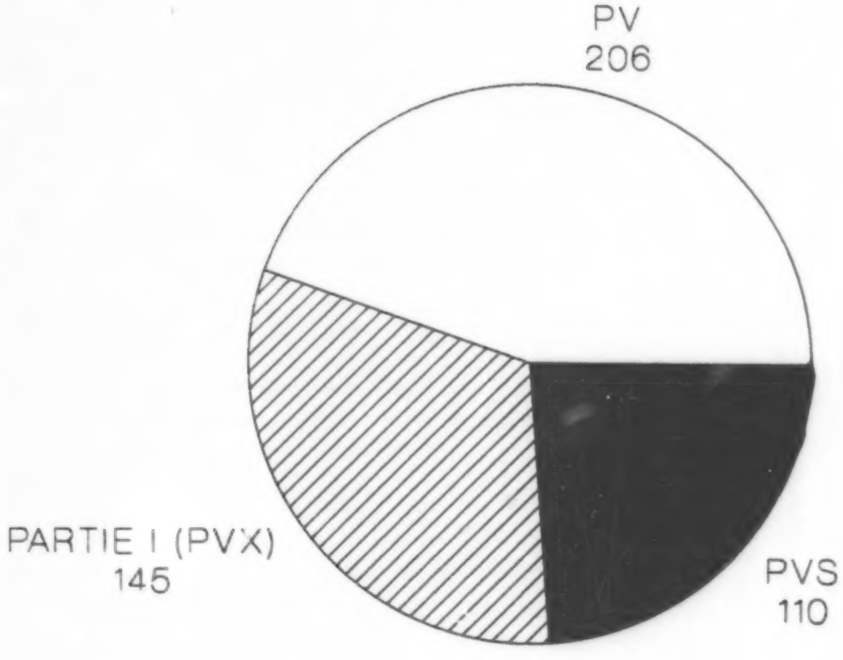
MOIS	ENDROIT	ACCEPTÉES	REJETÉES	AUDIENCE AJOURNÉE	AUDIENCE EN INSTANCE
NOVEMBRE	ORILLIA	1	0	0	0
	OTTAWA	5	0	0	0
	SCUGOG	1	0	0	0
	SUDBURY	1	0	0	0
	TORONTO	5	0	0	2
DÉCEMBRE	BANCROFT	1	0	0	0
	COLLINGWOOD	1	0	0	0
	SARNIA	0	0	0	1
	TORONTO	2	0	0	0
TOTAL		118	17	0	8

ANNEXE «E-1»
DEMANDS DE PERMIS DE CAMIONNAGE 1990



VOIR L'EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS
À LA PAGE 34

ANNEXE «E-2»
DEMANDES DE PERMIS DE TRANSPORT PAR AUTOCAR 1990



VOIR L'EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS
À LA PAGE 34

ANNEXE "F"

EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS

Aux termes de la **Loi sur les véhicules de transport en commun**

1. **PV** désigne une demande de permis de véhicule de transport en commun

2. **PVS** désigne une demande de permis de véhicule de transport en commun (autobus scolaire)

3. **PVX** désigue une demande de permis extra-provincial de véhicule de transport en common

Aux termes de la **Loi de 1987 sur les transports routiers**

4. **Partie II** désigne la circulation extra-provinciale de marchandises par une enterprise de camionage extra-provinciale

5. **Partie III** désigne la circulation intra-provinciale de marchandises

6. **MVTA** désigne la Loi de 1987 sur les transports routiers

7. **TTA** désigne la Loi de 1988 sur le camionnage